

REVISTA

AERONÁUTICA

n.º 131-1982



REDAÇÃO

Diretor e Editor

Gilberto Pacheco Filho

Redator-Chefe

Wilson Jorge de Paula

Diretor-Comercial

Hermano Paes Vianna

Redatores:

José dos Telles — Francisco de Paula Filho —
Bengo Kazavubu — Hermano Júnior — Everaldo
Breves — Antonio Linhares — Durval de Abrahão
— Esperidião Benevides — Antonio Celente Videira
— Carlos Sérgio S. Cesar e Iale Renan.

Arte e Diagramação

Joaquim Dias Corrêa, Eddie Moyna, Evilazio P.
Filho e Gilberto Pacheco Filho

Revisão

Glassy Mattos de Carvalho

Colaboradores

Sérgio Burguer — Anaclino Valério Alves —
Maria Lúcia Gonçalves Cruz Ribeiro e Noé da
Motta Liz

Circulação

Alfredo Rodrigues Braga Malmestrom e Antonio
Celente Videira

Secretária

Maria Auxiliadora dos Santos

Distribuição

Rogério Cordeiro Silva

ASSINATURA ANUAL

No País — Cr\$ 2.000,00
No Exterior — US\$ 30,00
Número avulso:
Na Redação Cr\$ 300,00
Via Postal Cr\$ 350,00

Composto
e Impresso na

**COMPANHIA
BRASILEIRA DE
ARTES
GRÁFICAS**
RUA RIACHUELO, 128 TEL. 222-3359

EDITORIAL

Costuma-se dizer que a vida começa aos quarenta. Evidente se torna que o conceito de vida, no caso do pensamento popular, não se reporta ao nascimento físico, mas a uma espécie de renascimento. Mais correto, talvez, fosse dizer uma "iluminação". Seria um novo nascimento, dentro da maturidade; seria como reconhecer-se com sensibilidade suficiente para captar o sentido das coisas, ou o jeito mais pragmático de viver as coisas.

O Ministério da Aeronáutica completou o seu quadragésimo primeiro aniversário no dia 20 de janeiro. Uma prova de maturidade. Uma carreira destinada ao sucesso, num País de aeronautas. E tanto somos voltados para a atividade que abrigamos em nosso território uma das maiores empresas de transporte aéreo: VARIG, sobre quem dedicamos, na presente edição, um espaço para enfocá-la sob um ângulo, certamente, pouco conhecido.

A Viação Aérea Riograndense é mais conhecida como a operadora do Jumbo 747 ou do DC-10 em linhas internacionais. Poucos sabem, mesmo pessoas altamente enfiadas nos assuntos de aviação, que ela possui um dos mais bem montados complexos industriais no setor de manutenção. O que se economiza em divisas com revisão de turbinas, as mais sofisticadas, é digno de nota. Acresça-se a isto a captação de recursos do exterior, através da eficiente prestação de serviços a outras empresas operadoras de equipamento similar ao seu.

No mais, gostaríamos de enfatizar que estaremos juntos por mais um biênio, honrados que fomos pelo convite da nova presidência do Clube de Aeronáutica.

A equipe permanece a mesma; a responsabilidade cresce a cada edição. Cientes do dever que assumimos com o leitor do mundo aeronáutico e felizes pelos inúmeros incentivos recebidos através da correspondência que nos chega, asseveramos o nosso firme propósito de persistir palmilhando o caminho, no sentido de oferecer o melhor dos nossos esforços e dedicação, embalado com carinho, sob a forma de mais um número da sua Revista Aeronáutica.

A REDAÇÃO

Sobre a floresta impenetrável, horas a fio, o horizonte parecia infinito. A mesma aventura sobre o pantanal e o sertão.

De norte a sul, leste a oeste, os aviões pioneiros do Correio Aéreo Nacional desbravaram o País, no primeiro grande esforço de integração nacional.

Os riscos de cada missão eram enormes. Entre a decolagem e o pouso, aeroportos precários, uma ou outra clareira.

A bordo, cargas preciosas: vidas necessitando de socorro urgente, medicamentos, alimentos, combustível, máquinas e equipamentos. Sobrevivência para muitos brasileiros isolados neste País-continente.

No comando dos primeiros aviões do Correio Aéreo Nacional, entre outros bravos, um jovem Oficial Aviador. Seu nome: Délio Jardim de Mattos.

Depois da fase heróica do Correio Aéreo Nacional—Capitão, Major, Tenente-Coronel, Coronel—, outras missões importantes sucederam-se. Os riscos físicos diminuíram à medida que as responsabilidades aumentaram.

Brigadeiro-do-Ar, Major-Brigadeiro, Tenente-Brigadeiro-do-Ar, hoje o Ministro da Aeronáutica tem muito o que contar sobre a aviação no Brasil.

A Líder Táxi Aéreo, por uma questão de identidade, não poderia deixar o Dia do Aviador passar em brancas nuvens. Para homenageá-los, escolheu entre eles um que bem representa o espírito de sacrifício, pioneirismo e audácia da classe.

A Líder deseja a todos os aviadores brasileiros, através do Ministro Délio Jardim de Mattos, sempre que possível, um belo azul de brigadeiro, no horizonte.



LÍDER TAXI AÉREO

Belo Horizonte - Rio de Janeiro - São Paulo - Brasília - Belém - Manaus - Curitiba



O AVIADOR QUE SE TORNOU LÍDER.

REVISTA

AERONÁUTICA

SUMÁRIO

Editorial

- A Redação 1

Entrevista

- Revista Aeronáutica entrevista Hélio Smidt 19

Colunas

- Ecologia — Antonio Celente Videira — Cap I Aer..... 6
— Plastimodelismo — Marco Aurélio C. Vianna 7
— Teatro — Iale Renan 9
— Pesquisa — Maria das Graças 10
— Comportamento — Douglas Mac Arthur 10
— Panorama — Luís Fernando R. Rodrigues 11
— Arte — De Paula, W.J. 12
— Volovelismo — Aeroclube de Vão a Vela do Rio de Janeiro ... 13
— Livros — Bengo Kazavubu 15
— Estória — N Ae L Minas Gerais — Alberto Gomes 16
— Botequins — Le Grand Chef 17

Seções

- Carta dos Leitores 4
— Fatos e Gente 58

Reportagens Especiais

- Nova Diretoria do Clube 26
— O Complexo Industrial da VARIG 40

Especial

- Passarinhos — Alberto Martins Torres — Ten Av RR 34
— Armas Nucleares — Sua Segurança... e Funcionamento — Mike Gaines (Flight Int. nº 3765 de 04 Jul 81). Traduzido e Adaptado pelo Maj Brig Lauro Ney Menezes 48
— O Primeiro Avião Militar do Brasil — Francisco Pereira 51
— Um Salto que foi uma Curtição — Carlos Pizarro 55

Capa

- Avões da VARIG no hangar da Companhia no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro.



RA entrevista Hélio Smidt. Pág. 19.



O Complexo Industrial da VARIG. Pág. 40.



Passarinhos. Pág. 34. Foto de "Contato" nº 116.

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Presidente Tenente-Brigadeiro-do-Ar Waldir de Vasconcelos — **1º Vice-Presidente** Major-Brigadeiro-do-Ar Alfredo Henrique de Berenguer Cesar — **2º Vice-Presidente** Major-Brigadeiro-do-Ar Ismael Abati — **Diretor da CHICAER** Cel Av RR Francisco Gabriel Xavier de Alcântara — **Departamento Administrativo** Brig RR Helio Rangel Mendes Carneiro — **Departamento de Facilidades** Brig RR Helio Rangel Mendes Carneiro — **Departamento de Relações Públicas** Maj Int Jairo José Souza da Silva — **Departamento Social** Ten Cel Int RR José Pinto Cabral — **Departamento Técnico-Cultural** Ten Cel Av Gilberto Pacheco Filho — **Departamento de Finanças** Cel Int Tydio Ramos Figueiredo — **Departamento de Secretaria** Cap Adm Guttemberg Rodrigues Pereira — **Departamento Cooperativo** Maj Int Fernando José Chagas Pena — **Departamento Jurídico** Ten Cel Int Antonio Carlos Rodrigues Serra de Castro — **Departamento Beneficente** Maj Int João Evangelista Fontes — **Departamento Patrimonial** Cel Av Adyr da Silva — **Departamento Desportivo** Maj Int Higino Rolim Rosa Neto.

CARTAS DOS LEITORES

Recebemos e retribuimos felicitações pela passagem do Ano Novo de: Rosalvo P. Silveira, de Anápolis — GO; VOTEC Serviços Aéreos Regionais S/A; Associação dos Comissários da VARIG-CRUZEIRO; STRATO, Clube de Balonismo do Rio de Janeiro; Museu de Comunicação Social "Hipólito José da Costa", de P. Alegre — RGS; Aeroclube de Passo Fundo, RGS; Associação de Pilotos da Transbrasil, RJ, EMBRAER — São José dos Campos, S. Paulo; e Associação dos Mecânicos de Vôo da VARIG, RJ.

Do Presidente da EMBRAER, recebemos carta agradecendo o exemplar da RA onde foi publicada a sua entrevista.

"Seu perfil de jornalista, apesar da modestia, está muito bom e lhe agradeço o esforço pessoal para que a reportagem pudesse sair", diz em sua carta o Cel Ozires Silva.

O Coordenador do Projeto Cooperativista de desenvolvimento do Rio Grande do Norte, Sr. Julio Rosado, enviou-nos telegrama agradecendo a inserção de seu artigo sobre a pesquisa da Jojoba, em nosso número 129. Esperamos receber outros artigos de sua autoria.

Do Sr. Paulo Afonso da Câmara China, de Natal, RGN, recebemos carta solicitando o envio de um exemplar do nº 127 da RA. Recebemos o seu cheque e a Revista já foi remetida.

Maj Brig Nunes — Brasília — DF. Recebemos seu artigo. Gratos. Será publicado oportunamente.

Sr. Laudelino Joaquim de Carvalho Filho — Guarulhos — São Paulo. Sua assinatura da RA foi renovada por mais um ano. Recebemos o cheque respectivo.

Do Diretor do Parque de Material de Lagoa Santa, recebemos a seguinte carta: "Prezado Companheiro

A Direção do PAMA LS tem a grata satisfação de cumprimentá-lo e a todos os colaboradores dessa conceituada Revista, pela excelente reportagem publicada a respeito do Parque de Material Aeronáutico de Lagoa Santa.

Aproveito, ainda, a oportunidade para informar-lhes que enviei um exemplar ao Jornalista de Aviação, Sr. Ivan Martins Vianna, Relações Públicas da Universidade Federal de Ouro Preto e grande colaborador do Jornal "Estado de Minas", na Coluna de Aviação, o qual me encaminhou uma carta agradecendo e fazendo referências elogiosas à Revista, sendo que um dos trechos da carta diz o seguinte: "Eu a li com muito carinho e pude notar que se trata, de fato, de publicação especializada de alto gabarito. Os assuntos nela tratados são muito bem esclarecidos, ótima feição gráfica e melhor ainda colaboração".

Não poderia deixar de enviar aos prezados companheiros estas palavras elogiosas e incentivadoras, que partem de um jornalista de alto conceito e elevada experiência em divulgação de assuntos aeronáuticos.

Mais uma vez cumprimento-os, agradecendo a maneira carinhosa com que abordaram o assunto e apresento os protestos da mais alta estima e consideração.

WALDEMAR JUAREZ ZAMITH DE
OLIVEIRA — Cel Av"

Recebemos do Departamento de Comunicações da NORTHROP a carta que abaixo transcrevemos: "Gilberto Pacheco Filho — Tenente-Coronel — Aviador — Revista Aeronáutica — Rua Santa Luzia, 651 — 4º — Rio de Janeiro, Brasil:

"It was a pleasure to meet you during my recent visit to Brasil. As I discussed with you, Northrop plans to be active in "Revista Aeronáutica" with both advertisements and story material that your readers will find interesting. Again, may I congratulate you on the high quality of your publication.

Sincerely,
George L. Salem
Director
Marketing Communications"

Cel Yechiel Yechayahu — Sharabi, Adido das Forças Armadas de Israel no Brasil — Brasília — DF. Foi feita uma assinatura da RA em seu nome.

Claudy Pereira da Costa — Ten Cel Av RR — Rio de Janeiro — Acusamos o recebimento de 4 artigos de sua autoria — "Nem Sempre era Rotina", "Reminiscências", "Uma aventura nos céus de Canoas" e "Tragédia no Rio Guaíba", que foram encaminhados ao Redator-Chefe.

Maj Brig Odalto de Barros Smith, Fortaleza, CE; Cap Int Nilson Arneiros Deslandes, Lagoa Santa, MG; e Hermes de Andrade, Maestro de Música da AFA — Pirassununga — SP. A Direção da Revista, em uma de suas sessões, resolveu não mais publicar poesias.

Cap Int Aer José Caubi Diniz — Brasília — DF. Seu artigo "Otimização de Orçamentos Públicos — Aplicação ao Ministério da Aeronáutica" aguarda publicação.

Cel Roberto Nunes Tardy — Canoas — RGS. Recebemos o Informativo do HACO, referente a outubro 81. Parabéns pelo esforço para manter essa interessante e útil publicação.

Líder Imobiliária Ltda. Tubarão — Santa Catarina. O preço da assinatura da RA — 1 ano — 6 números — é de Cr\$ 2.000,00. Tal quantia deve ser enviada por cheque, para a nossa Redação, em nome do Clube de Aeronáutica.

Ruy Telles — Belém — Pará. Não. Aerovisão é editada pelo Centro de Relações Públicas do Ministério da Aeronáutica. A Revista Aeronáutica é editada pelo Departamento Técnico-Cultural do Clube de Aeronáutica.

Coronel-Aviador RR João Vieira de Sousa — Rio de Janeiro — RJ. Recebemos seus dois artigos sobre a Aviação de Caça na Grande Guerra. Foram encaminhados ao Redator-Chefe.

ECOLOGIA

A POLUIÇÃO DO LIXO

— PROBLEMA NO PASSADO E ESBANJAMENTO NO PRESENTE —

Na Idade Média, a Civilização Européia deparou-se com o primeiro tipo de poluição. Tratava-se da poluição do lixo.

O destino que se devia dar aos dejetos era a questão com que as Autoridades Municipais se defrontavam. O hábito de as pessoas lançarem efluentes, mesmo fezes e urina, nos montes de esterco que se encontravam nas cidades, deu condições para que houvessem surtos de doenças como a peste, a cólera e a varíola.

A peste negra por exemplo, causadora de milhares de óbitos, estava intimamente relacionada com a falta de higiene nas cidades Medievais. A elevada quantidade de lixo urbano propiciava a proliferação de ratos, os quais abrigavam a pulga, agente transmissor daquele mal.

Apesar de todo o avanço tecnológico registrado desde a Revolução Industrial, continuamos a tratar o lixo da mesma forma que os Antigos Romanos o tratavam, isto é, amontoa-se em depósitos a céu aberto, o que

facilita a proliferação de roedores, além de adequar o ambiente à manifestação de insetos portadores de moléstias contagiosas.

Esse problema, que se vem arrastando através dos séculos, agravou-se nas últimas décadas em face do consumismo desenfreado da humanidade, provocado pela propaganda de produtos e artigos supérfluos. A isto nós chamamos de "OBSOLESCÊNCIA PLANEJADA". Trata-se de um programa onde os meios de comunicação como rádio, televisão, revistas e jornais são manipulados, a fim de fazer com que o público se desfaça daquilo que já possui e adquira algo mais moderno. Afora isso, existe a "OBSOLESCÊNCIA INDUSTRIAL" que visa a lançar no mercado produtos cujas utilidades são de curta duração.

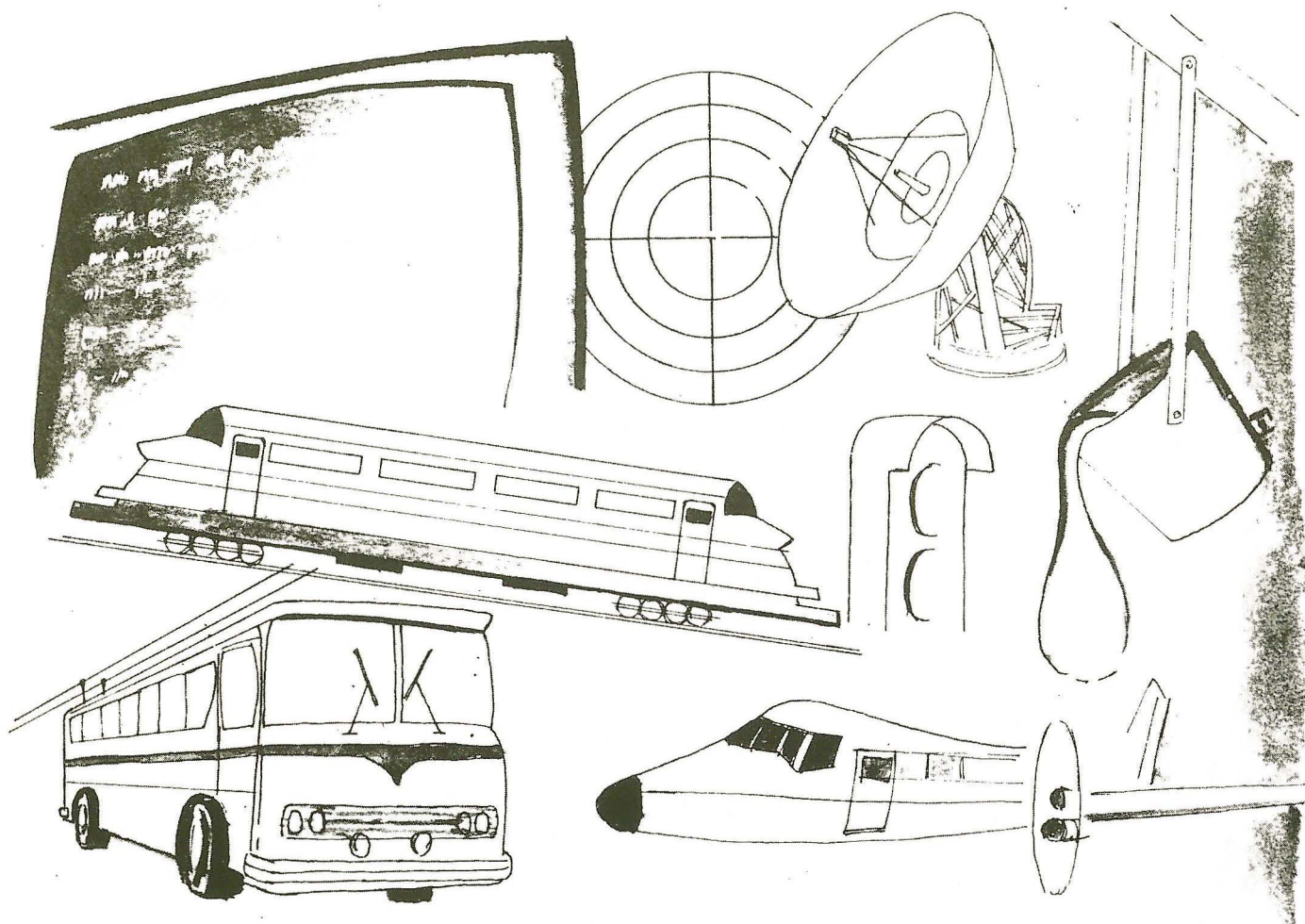
Em decorrência disso, seringas, esqueiros, aparelhos de barbear e objetos de precisão são usados uma só vez. Garrafas de vidro ou de plástico, latas de cerveja ou refrigerante e material de embalagem das mais diversas composições são desfeitos, após o consumo do seu conteúdo. Refrigeradores, aparelhos eletrodomésticos, automóveis e até mesmo nossas moradias, tudo é produzido dentro do esquema de uso limitado, para aquisição de um mais novo.

Esse esbanjamento irracional tem provocado impactos ambientais jamais vistos. Minas são exauridas, bosques são dizimados, a Fauna é agredida, o ar é poluído, o meio ambiente, através da dilapidação dos Recursos Naturais, é afetado no seu todo, para atender aos caprichos de uma sociedade, que só vê no consumo desnecessário "status" de grandeza e de desenvolvimento, porém não enxerga que essas necessidades fúteis e artificiais são impostas por truques psicológicos, apoiados em uma maravilhosa técnica de comunicação, que incute hábitos de consumo nunca vistos no passado e insustentáveis no futuro.

A crise do petróleo, a partir de 1973, foi um chamamento da humani-



Tudo sob controle



A extraordinária quantidade de veículos ou elementos que o homem coloca na terra, no mar e no espaço, para atender às suas necessidades, exige a criação de rotas e planos de percurso cada vez mais sofisticados.

Planos que orientam harmoniosamente e com segurança o movimento, prevendo todos os problemas possíveis, possuindo, também, todas as alternativas de solução adequadas, previstas por um sistema de controle automático.

E É ISTO QUE A ESCA FAZ.



ESCA

**Engenharia de Sistemas de
Controle e Automação S/A.**

“Sempre criando tecnologia nacional”

Av. Rebouças, 1669 — SP.
Fone: 280-7944
Telex (011) 22290 ENSE. BR

ECOLOGIA

dade para a possível escassez de outros recursos não-renováveis. O crescimento exponencial da demanda de produtos acabados e semi-acabados está a exigir cada vez mais da capacidade do planeta em oferecer os recursos naturais disponíveis. Se as taxas de consumo continuarem a crescer de acordo com os índices atuais, as reservas de cromo durarão apenas 95 anos, as de cobre 25 anos, as de alumínio 31 anos, as de zinco 18 anos, as de ferro 93 anos e as de manganês 46 anos.

Evidentemente, esse tipo de crescimento terá um limite; logo se faz necessário que a humanidade se conscientize que já estamos vivendo o limiar de uma nova crise: trata-se da "CRISE DA MATÉRIA-PRIMA". Portanto, é imperativo que nos conceitos de lucratividade e otimização ou mesmo na relação custos/benefícios sejam contabilizados os custos do meio ambiente, bem como a velocidade com que está sendo consumida a matéria-prima.

Urge, portanto, que tecnocratas, principalmente aqueles voltados para administração de produção, revejam suas teorias e adotem o Princípio da Sabedoria Universal, que diz que "NA NATUREZA NADA SE PERDE, TUDO SE TRANSFORMA". Isso só pode ser conseguido se, no cálculo da obtenção da rentabilidade, forem levados em consideração parâmetros como renovação das fontes de suprimento, durabilidade de um bem de consumo e reaproveitamento da matéria-prima. Enfim, que métodos alternativos mais humanos e menos extravagantes sejam aplicados, para que possamos viver condignamente, dentro dessa grande, porém limitada nave, que é o nosso Planeta Terra.

Antonio Celente Videira — Cap Int Aer

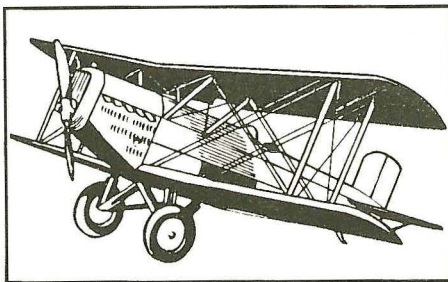


PLASTIMODELISMO

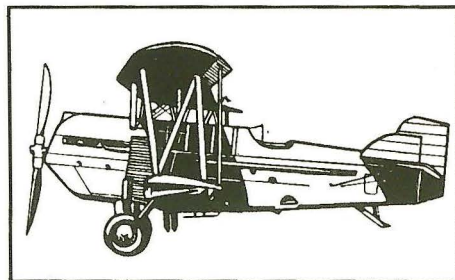
FERRAMENTAS PARA O PLASTIMODELISTA

Um dos fatores que recomendam o plastimodelismo como passatempo é a simplicidade das ferramentas exigidas para se construir um modelo de qualidade. Uma das preocupações básicas de um plastimodelista são as ferramentas necessárias para a transformação de um "kit" em um modelo bem acabado. O iniciante preocupa-se em adquirir as ferramentas certas desde o início; o plastimodelista experiente preocupa-se em conhecer novas ferramentas que possam melhorar a qualidade de seus trabalhos. O que é realmente necessário, além de paciência e tempo, para se criar um modelo que nos satisfaça?

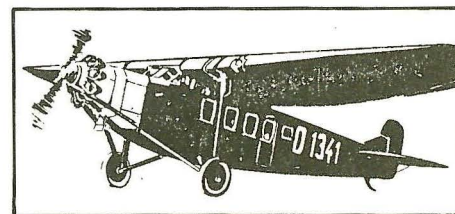
O conjunto de ferramentas mais simples para a montagem de um modelo é uma faca para modelismo, cola, lixa, tinta e pincéis. Com a experiência, o modelista exigirá mais sofisticação nas suas ferramentas. Deste conjunto o item mais importante é, sem dúvida alguma, a faca de modelista. Estas facas normalmente permitem a utilização de lâminas de diversos formatos, a mais utilizada aquela de forma triangular e ponta fina, sendo muito úteis para cortes, raspagens, etc.



Algumas brocas de vários tamanhos são, também, muito úteis para realizar furos ou alcançar lugares difíceis. Estas brocas podem ser utilizadas de maneira simples, girando-se-as entre os dedos para abrir furos de lâmpadas, canos de metralhadora, etc. Um conjunto de pequenas limas pode-se mostrar útil em várias ocasiões. São encontradas em diversos formatos: plana, redonda, triangular, etc. Uma serra fina mostra-se útil sempre que se quiser realizar modificações no "kit", podendo ser dispensada em montagens mais simples.



De muita utilidade se mostram pinças e alicates de corte para separar as peças da árvore. Uma lixa fina é indispensável para a montagem de qualquer modelo, servindo para dar o acabamento em áreas que foram emmassadas ou para reduzir os rebites de tamanho exagerado colocados em alguns "kits".



FOCK-WULF A 17a

Entre os itens essenciais, um dos mais importantes, pela sua influência no trabalho final, são os pincéis. Pincéis de boa qualidade podem durar anos, desde que tratados com cuidado adequado. Embora mais caros, estes pincéis são mais interessantes principalmente pelo melhor resultado alcançado na pintura do modelo.

Entre os itens mais caros, desejáveis, mas de forma nenhuma indispensáveis ao plastimodelista, podemos citar uma pequena furadeira para utilização melhor de nossas brocas e um aerógrafo para pintura do modelo. Embora muita gente justifique a má qualidade de sua pintura pela falta de um aerógrafo, este item é realmente dispensável, sendo possível alcançar, com um bom pincel, a mesma qualidade de pintura.

Além destes itens, poderão ser utilizados instrumentos tão simples como compassos, grampos, esquadros, etc, além de coisas tão ingênuas como um palito, dependendo da ocasião e da inventividade do modelista.

Marco Aurélio Cosentino Vianna

Voe sempre Boeing 727.

**Pela maior frota de
Boeing 727 da América do Sul.**

TRANS  **BRASIL**
Brasil é com a gente

TEATRO

E O TEATRO INFANTIL COMO É QUE FICA?

Mesmo com vocação suicida, o teatro para crianças avança. Cada vez mais, grupos mais conscientes e jovens vão começando a tomar conta do mercado com peças de boas qualidades, enquanto outros grupos meramente comerciais seguem apenas por dinheiro. Pelo menos hoje uma coisa podemos afirmar: nem só de Tablado vive o teatro infantil do Rio de Janeiro.

Pode-se dizer que a média de espetáculos infantis nos últimos meses foi de 50 peças por fim de semana. É muito difícil fazer um cálculo exato de quantas peças infantis foram encenadas em 1981 no Rio de Janeiro, pois, se existem espetáculos que ficam meses e meses em cartaz, há os que realizam uma temporada relâmpago, sem o mínimo de cuidado com a divulgação. É possível então que no ano de 1981 se tenha chegado a um número recorde de peças em cartaz, algo em torno de 200 espetáculos. Fora as produções mais velhas que a maioria das platéias infantis já conhece e explora o rico filão de Branca de Neve, Pinóquio, Cinderela, Os Três Porquinhos, que, além de serem de péssima qualidade, empobrecem o texto original. Fora esse tipo de espetáculos, algumas tendências do quadro de peças infantis já se fazem notar. A primeira observação é sobre o melhor teatro infantil feito hoje no Rio de Janeiro. São peças feitas por grupos cooperativos, com idade bastante baixa, na faixa dos 20 anos. Trabalhando com textos criados coletivamente, ou buscando adaptações do folclore brasileiro ou da literatura infantil, esses grupos são, hoje em dia, a base do melhor teatro infantil carioca. Enquanto os autores mais antigos escreviam espetáculos do ponto de vista do adulto, esses grupos fazem praticamente o mesmo, só que do ponto de vista da criança. Alguns grupos apresentam certa continuidade de trabalho e já podem ser citados como expressivos: O Manhas e Manias, Hombu, Tapa, Além da Lua, Lua me dá colo e o Tablado.

A terceira tendência é a da música, em que o grande expoente em 1981 foi o "show" "Advinhe o que é", realizado no Canecão pelo MPB. Outro grupo



Grande Otelo "Viveiro de Pássaros".

que se destaca na área musical é o Bloco da Palhoça que, ano passado, se apresentou com o "show" "Canto de Trabalho". Mas não alcançou a mesma comunicação do trabalho do ano anterior, "Música para brincar e cantar". Ainda no campo dos espetáculos, destacaram-se: "Parabéns pra você", como trabalho coletivo; "Viagem à Imaginação", pela direção de Adhelmar de Oliveira; "Viveiro de Pássaros", com texto do Braguinha. E ainda "Os Cigarras e os Formigas", belo espetáculo de Maria Clara Machado, com figurinos de Kalma Murinho.

E para 1982 as perspectivas são de continuarmos com um teatro infantil sem adequada infra-estrutura. Ele continuará recebendo sobra de espaço, cenários e iluminação deixados pelos espetáculos adultos que se apresentam no mesmo teatro. E agora em janeiro, com o término da campanha das Kombis, haverá um grande recuo no panorama do teatro infantil carioca, tanto em quantidade de público, quanto em número de peças em cartaz. Com algumas exceções, geralmente não são lançadas produções importantes nos meses de janeiro e fevereiro, com a temporada começando efetivamente em março. Até lá o público terá à sua disposição as poucas peças que conseguiram virar o ano. Para se ter uma idéia, 19 peças saíram de cartaz e dessas poderíamos citar "O anel e a Rosa", "Brincando com fogo", "Te amo Amazônia" e "As três luas de junho e uma de julho" e "Um telefonema para o Japão" co-



Adhelmar de Oliveira. "Viagem à Imaginação".

mo representativas. Das 19, apenas 5 foram citadas, o que permite ao leitor uma avaliação do nível de qualidade da maioria das peças.

O ano de 1982 poderá ser um marco para o teatro infantil; além dos grupos já expressivos, sem dúvida serão estreados dezenas de espetáculos (mesmo com todos os problemas de infra-estrutura). E quem sabe chegaremos à marca de 250 espetáculos por fim de semana, o que significa palco cheio e cadeiras vazias.

lale Renan

fábrica de móveis SOBRADÃO

COMPRE POR MENOS

MÓVEIS DE TODOS OS ESTILOS

RUA HONÓRIO, 658 - Tel.: 289-3094

PESQUISA

VOYAGER-DOIS DESCOBRE LONGA CAUDA DE JÚPITER

Consulta a Everly Driscoll

WASHINGTON — O veículo espacial norte-americano Voyager-Dois, que percorre uma rota diferente do Voyager-Um ao redor das luas e dos anéis de Saturno, descobriu que a cauda magnética de Júpiter se estende pelo menos por aproximadamente 500 quilômetros no espaço.

A cauda é uma extensão do campo magnético que circunda o planeta em forma de gota d'água. A cauda expande-se para trás, pela ação do 'vento solar', composto de partículas expelidas pelo sol.

Por vôos anteriores, os cientistas já haviam tomado conhecimento da imensidão do campo de Júpiter; na realidade, maior do que o Sol. Com uma cauda tão extensa, esse planeta representa uma imensa força no espaço.

De fato, os cientistas consideram que a cauda possa chegar até Saturno, quando ambos os planetas se encontrem em posição certa entre si. Essa foi a posição em 25 e 26 de agosto, quando o Voyager-Dois passou entre Júpiter e Saturno. Os dois planetas estavam, então, a 628 milhões de quilômetros de distância um do outro.

O Voyager pôde ter assim a oportunidade de observar o que acontece quando a cauda de Júpiter se movimenta à frente do próprio campo magnético de Saturno. Tal interação dos dois campos forneceu aos cientistas algumas pistas sobre o que acontece quando as linhas do campo magnético do Sol interferem com o campo magnético da Terra. Os cientistas sabem que a atividade do Sol exerce influência sobre o campo magnético da Terra. Alguns acreditam que a atividade solar pode, de alguma forma, afetar, a longo prazo, o ciclo climático da Terra, mas não se sabe de que maneira se verifica essa interação.

As observações da cauda de Júpiter em Saturno foram apenas um dos objetivos do Voyager-Dois, quando ele passou pelo planeta dos anéis. O Voyager-Dois percorreu uma rota diferente, entre as 17 luas e centenas de anéis maiores e menores de Saturno, o que resultou em um caleidoscópio de cores e de formas cambiantes sobre as

superfícies das luas não observadas de perto durante a passagem do Voyager-Um, em novembro de 1980.

O Voyager-Dois viajou mais perto, por exemplo, de Tethys, de Enceladus, de Febe (a lua mais para o exterior), de Hyperion e Iapetus. O computador da espaçonave também foi programado para fazer mais observações sobre as descobertas feitas pelo Voyager-Um — o complexo sistema de anéis e as novas luas.

O problema mais intrigante é aquele da geometria e do controle dos milhares de novos anéis encontrados pelo Voyager-Um. As câmaras avançadas da astronave revelaram que o sistema de anéis de Saturno é muito mais complexo do que se pensava. Cada um dos principais grandes anéis compõe-se de centenas de pequenos anéis, um separado do outro e girando cada um na órbita de Saturno, a distâncias e velocidades próprias. A cor dos anéis varia, indício de que, provavelmente, eles também variam em composição.

Cada anel compõe-se de milhares e milhares de partículas que variam em tamanho, desde dezenas de centímetros até bolas de neve ou blocos de gelo de um metro de diâmetro. Mas cada anel parece arrastar o seu cúmulo de partículas ao redor de Saturno (embora uma ou outra partícula se desprenda em um ou outro ponto da rota seguida pelo anel). Restam ainda perguntas importantes, isto é, de que maneira isso ocorre, qual é a força que controla os anéis e as divisões entre eles.

Antes das explorações do Voyager, sabia-se que eram dez as luas de Saturno. O Voyager-Um descobriu três novas luas. Ainda em 1980, as observações feitas da Terra descobriram mais quatro luas.

"Descobrimos ao todo 17 luas — e continuamos contando", diz o cientista Ellis Miner, do Laboratório de Jato-propulsão, de Pasadena, Califórnia, onde são analisados os dados do Voyager. O Voyager segue agora rumo a Urano, onde deverá chegar em 1986.

MARIA DAS GRAÇAS

COMPORTAMENTO

SER JOVEM

A mocidade não é apenas uma quadra da vida — é um estado de alma.

Ser jovem não é somente uma questão de faces rosadas e joelhos lépidos — é também uma questão de vontade, de imaginação, de emoção, sentimentos que brotam das fontes profundas da vida.

A juventude significa a preponderância da coragem sobre a timidez; do espírito de aventura sobre o amor à comodidade.

Ninguém se torna velho, simplesmente, por ter vivido um certo número de anos.

As pessoas tornam-se velhas quando abandonam seus ideais.

O passar dos anos enrugam o rosto; perder o entusiasmo enrugam a alma.

As preocupações, as dúvidas, o medo, o desespero é que são os longos anos, que fazem perder a cabeça e levam o espírito altaneiro a volver o pó.

Qualquer que seja sua idade, não deixe que desapareça de seu coração o amor pelo maravilhoso; não fuja ao desafio dos acontecimentos; não perca a curiosidade infantil pelo que está por vir; nem a alegria pelo jogo da vida.

Você será tão jovem quanto a fé que o anima; tão velho quanto as dúvidas que alimenta.

Tão moço quanto a sua autoconfiança; tão idoso quanto seu medo.

Tão jovem quanto suas esperanças; tão velho quanto seu desespero.

Enquanto seu coração puder captar mensagens de beleza, de esperança, de coragem, de aplausos, você permanecerá jovem.

Quando, porém, se esgotar essa receptividade e seu coração se cobrir com as neves do pessimismo e os gelos do cinismo, que Deus, então, se apiade de sua alma de velho.

Douglas Mac Arthur



A FABULOSA CONTRIBUIÇÃO DO GIRASSOL



O Girassol, denominado cientificamente de *Helianthus Annuus L.*, é uma planta de origem nativa das Américas. Segundo os historiadores, foi introduzida na Europa no Século XVI, e posteriormente expandida para o Egito, a China e a Rússia. No entanto, foi nesta última, que, 2 séculos após, se iniciaram as primeiras pesquisas sobre as possibilidades de sua utilização e futura comercialização em grande escala, tendo como resultado a constatação de que o óleo produzido era de excelente qualidade e de grande valor nutritivo. Daí em diante, sua cultura teve uma propagação rápida e elevada no sul da Rússia, além de atingir a outros Países Europeus.

Nas Américas, podemos destacar os Estados Unidos e a Argentina como os que mais têm plantado o Girassol, sendo, inclusive, considerados os maiores produtores mundiais, depois da Rússia. Enquanto isto, no Brasil sua produção é inexpressiva, apesar de, no passado, o Estado de São Paulo e o sul do Paraná terem apresentado grandes áreas de plantio, que foram substituídas pela cultura da soja.

A cultura do Girassol é considerada a segunda maior produção de óleo vegetal do mundo, depois da soja, apesar de ser produtora de um óleo mais "nobre", e por isso ter um preço bem superior no Mercado Internacional. Por outro lado, enquanto grande parte das oleaginosas são limitadas pelas condições climáticas, sua cultura

tem conseguido uma adaptação fantástica em climas temperado, subtropical e tropical, e apresentando, ainda, uma resistência às secas bem maior do que o milho, o trigo e a soja, em razão de suas raízes atingirem grandes profundidades de onde retiram a água.

Em razão de seu conteúdo apresentar um alto teor de ácidos graxos insaturados, o óleo de Girassol tem sido utilizado para a redução do nível de colesterol, que tantos males tem causado nas pessoas com doenças cardíacas. A engenharia genética também tem sido aplicada no sentido de aprimorar e criar diversas espécies, e as enormes plantas de Girassol, que estamos acostumados a ver nos jardins, estão sendo transformadas de maneira tal, que apresentam uma altu-



ra bem menor, mas com teor de óleo superior.

Atualmente, em nosso País, o Girassol começou a despertar o interesse de nosso Governo e da Iniciativa Privada, para a produção de combustível como sucedâneo do óleo diesel. As experiências desenvolvidas pelo Centro Tecnológico da Aeronáutica — CTA — foram realizadas com pleno êxito, e comprovaram que é miscível com o óleo diesel em qualquer percentagem.

Diante deste potencial, nossas autoridades elaboraram o Programa Nacional de Óleos Vegetais para Fins Carburantes (Proóleo), e dentre as culturas a serem impulsionadas temos o coco-da-baía, algodão, dendê, colza,

amendoim, soja e Girassol, como não poderia deixar de ser.

Os resultados desta nova perspectiva de utilização, do Girassol, têm levado a um incremento cada vez maior nas áreas de plantio nos Estados do Sul, notadamente no Paraná, que passou de 432 hectares, em 1978, para 60 000 hectares, em 1981. Apesar de inexpressivas as atuais áreas de plantio, podemos notar uma evolução bastante favorável, que, aliada ao desestímulo do cultivo do trigo, poderá elevar substancialmente sua produção nesta região. Outros fatores favoráveis são que o custo de um hectare de Girassol se situa bem abaixo do da soja, além de ser utilizada a mesma maquinaria, e com época de plantio diferente da sojicultura. Outro ponto interessante é de que esta planta apresenta uma capacidade bem maior de captar energia solar, através de um movimento contínuo em busca da luz, proporcionando 23% a mais em fotossíntese do que as plantas imóveis.

Como pudemos verificar, o Girassol não é apenas uma planta fascinante pela beleza de suas flores, mas também uma valorosa produtora de alimento e energia renovável que, num País tão extenso como o nosso, pode perfeitamente ocupar um lugar destacado em nossa economia, com a expansão de sua cultura.

Luis Fernando Rocha Rodrigues



ARTE

NILTON-FANTASIA

Escola Nacional de Belas Artes, fui discípulo de Fernando Pamplona, em Teoria da Cor. Canalizei todas as minhas energias e conhecimentos nestes 29 anos de vida e consegui realmente nos últimos dez anos viver exclusivamente de arte. Passei por vários estágios profissionais em agências, departamentos de arte, fui professor de desenho publicitário, além dos trabalhos como "free-lancer". Especializei-me em capas de livros e ilustrações para revistas, tendo trabalhos publicados nas mais representativas editoras do País. Através destes anos, procurei estudar desenho e pintura com aplicação, de tal forma que se foram transformando em algo vital para minha existência, tão importante quanto a água é para o meu organismo. Nos últimos dois anos participei ativamente nas artes plásticas, através de várias exposições coletivas. Parto agora, mais maduro e consciente de minha arte, para a primeira individual, que, acredito, despertará toda a "Fantasia" e imaginação daqueles que a contemplarem."

— Nilton, faça-me o favor: diga alguma coisa sobre a obra?

— A imaginação fértil de Giselle, minha filha de 4 anos e seus fantásticos amiguinhos, escondidos pelos quatro cantos de nossa casa, motivou-me a criar esta série FANTASIA, que nada mais é do que uma transposição para a tela de todos esses personagens — duendes, fadas, gnomos. Estes, na realidade, não vivem nos cantos escuros, mas dentro de todos nós, adormecidos, prontos para contagiarmos com sonhos e pesadelos. Eu, como artista, muito mais criador do que sonhador, procurei acrescentar a estas visões uma qualidade pictórica, em que a beleza e o temor caminhassem juntos.

Nilton Mendonça, embora modesto, pode orgulhar-se de premiações em salões importantes como a Mostra de Artes Plásticas ABD-MEC; Mostra de Filatelia e Artes Visuais ABD — Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos; Salão de Artes Semana da Asa; VI Mostra de Artes Visuais Cambaúba; II Mostra de Artes Plásticas ABD — Academia Brasileira de Letras; Mostra Internacional ABD — Associação Brasileira de Imprensa.

De Paula, W J

Conheci Nilton Mendonça por ocasião do I Salão de Artes Semana da Asa, que ajudamos a montar. De pronto, sentimos estar diante de um homem de sensibilidade. Engraçado como essas coisas acontecem. Não sei se chamaria de sexto sentido; mas a gente sente quando está na presença de alguém fenomenal. E o Nilton é isto aí que eu estou dizendo: simples, um cara sério sem parecer pedante, joga no ar aquela mensagem de amizade e confiança. Além de gente que é, muito gente, por sinal, há o grande artista; o criador altamente premiado que não deixa os prêmios subirem à cabeça e sabe ver que eles tão-somente significam o reconhecimento em face a inspiração e talento.

Perguntamos ao Nilton, antes de inaugurada sua mais recente individual, na AGA — Angra Galeria de Arte, na Av. Ataulfo de Paiva nº 1079 s/solo 108, Leblon, Rio de Janeiro, como tudo começou. Ele nos disse: "Comecei a desenhar com dedicação e interesse a partir dos treze anos, quando iniciei o meu primeiro curso de desenho e pintura artística. Estudei arte publicitária no Senac-Rio. Na



VOLOVELISMO

O QUE É O VÔO A VELA

Trata-se de atividade esportiva de essencial caráter técnico e científico, cuja origem remonta às primeiras décadas deste século, com os primeiros pilotos desenvolvendo-se principalmente na Alemanha, na famosa "Wasserkuppe", no distrito de Rhon.

O vôo a vela caracteriza-se, basicamente, pelo lançamento do planador, normalmente feito por avião-rebocador, a cerca de 600 metros, quando, após o desligamento, passa o planador a efetuar o vôo planado.

Os vôos, em geral, poderão ser de caráter local ou do tipo de distância (cross-country). No vôo local, o piloto permanece sempre em áreas adjacentes à pista, mantendo-se a qualquer momento ao alcance seguro da mesma.

Em um típico vôo de distância, o piloto planeja uma prova do tipo ida ou ida-e-volta ou ainda um triângulo sobre pontos de uma região e tenta executá-la, lançando mão de conhecimentos meteorológicos, bem como necessitando de boa experiência e perícia.

Em qualquer tipo de vôo, local ou de distância, essencialmente o piloto procura localizar as correntes ascendentes térmicas ou orográficas (ar subindo pelas encostas dos morros e serras), através das quais consiga ganho de altura que lhe permita planar até localizar a próxima ascendente.

O esporte é reconhecido e controlado pela FAI (Fédération Aéronautique Internationale), sediada em Paris, e as insígnias (níveis técnicos alcançados pelos pilotos) têm registro nas entidades nacionais dos países e também na FAI.

Anualmente, transcorre o Campeonato Brasileiro de Vôo a Vela que congrega em uma determinada cidade, durante cerca de 15 dias, todos os clubes do Brasil (atualmente cerca de 10), existindo duas competições simultâneas, denominadas de Classe A — para planadores de alto desempenho, onde se encontram os pilotos mais experimentados do País; desta classe são utilizados os resultados para a elaboração do "ranking" nacional de pilotos, o qual é usado para seleção de equipes que representem o Brasil em



Quero-Quero

competições internacionais; e Classe B — para planadores de médio desempenho, normalmente servindo para introduzir pilotos em tipo de vôo de competição. É o caminho natural para o ganho de experiência para as competições na Classe A.

As provas são geralmente provas de velocidade (média horária) sobre percursos triangulares, tipicamente na faixa de 100 a 300 km de extensão, e cada piloto conta, para seu apoio em terra, com equipamento para recuperação (automóvel, carreta, rádio, etc.) e uma equipe de apoio de cerca de 3 pessoas.

Após cerca de 10 dias efetivos de provas — uma por dia — é declarado um campeão em cada classe de competição, sendo o campeão da classe A o campeão brasileiro de Vôo a Vela.

O AVVRJ (Aeroclube de Vôo a Vela do Rio de Janeiro) opera normalmente nos fins de semana e em feriados. As operações de vôo iniciam-se em torno das 8 a 9 horas da manhã e vão até próximo ao pôr do sol.

Os vôos na região de Nova Iguaçu, sede do Clube, são de caráter local. Em determinadas ocasiões porém, o



O Fokker F27 pousou na Votec.



O turboélice mais moderno, econômico e confortável de sua classe acaba de pousar suavemente na Votec.

Você vai viajar com muito mais conforto e segurança. São 44 poltronas ultraconfortáveis, pressurização, ar-condicionado, comissários de bordo e serviço de alta categoria.

Com a chegada do Fokker F27 a Votec passa a oferecer a você novas opções de horários e rotas ligando cidades do interior do País.

Passageiros com destino a uma boa viagem queiram embarcar no novo Fokker F27.

Agora voando na Votec.



PGM

VOTEC
SERVIÇOS AÉREOS REGIONAIS S.A.

VOLOVELISMO

Clube desloca material de vôo e sócios interessados para o vôo em outras regiões, como S. José dos Campos, Resende, Guaratinguetá, São Lourenço, São Pedro da Aldeia, etc.

Às pessoas interessadas em ingressar no Clube, aconselham-se os seguintes passos:

- 1 — Procurar o chefe de operações do dia e inscrever-se para um vôo de passageiro.
- 2 — Efetuar este vôo para avaliar o que é voar em planador.
- 3 — Procurar, então, o Secretário do clube ou algum outro membro da Diretoria, ou ainda algum instrutor para obter informações sobre o que fazer para tirar o Certificado de Capacidade Física do Ministério da Aeronáutica e para obter o formulário de proposta de sócio.

As condições para ingresso no quadro social são:

Entregar:

- Proposta preenchida
- Duas fotos 3 x 4
- Cópia xerox do Certificado de Capacidade Física
- Autorização escrita dos pais ou responsáveis (para menores de 18 anos)

O AVVRJ conta, em sua frota, com as seguintes aeronaves:

PLANADORES

2 BLANIK

- Planadores metálicos de 2 lugares

(Biplace), de fabricação Tcheca, utilizados na instrução de vôo e para vôos de visitantes.

2 QUERO-QUERO

- Planadores de construção nacional em madeira, de um só assento (Monoplace), utilizados para a evolução inicial dos pilotos formados.

1 GRUNAU-BABY

- Histórico planador das décadas de 30/40; desenho alemão em madeira, construção nacional, monoplace de baixo rendimento.

1 AB-2

- Desenho e construção nacionais, planador de médio desempenho, monoplace, utilizado por pilotos em nível mais avançado.

1 PERIQUITO

- Desenho e construção nacionais, delicado exemplar de reduzidas dimensões e peso, de baixo rendimento, monoplace, utilizado por pilotos em nível médio de desenvolvimento.

2 URUPEMA

- Planadores de projeto e construção nacionais (construção pela EM-BRAER), monoplaces de alto rendimento, construção em madeira protegida com resina, utilizados por pilotos experimentados.

AVIÕES REBOCADORES

2 PIPER PA-18

- Aviões convencionais, monomotores, em aço inox e tela, dotados de motores Lycoming de 150 HP e de hélices especiais para reboque de planadores.

Com 35 a 50 vôos completa-se o curso de piloto de planador e os vôos de instrução têm a duração de 20 minutos.

LIVROS

Memórias de um BQano



MEMÓRIAS DE UM BQano

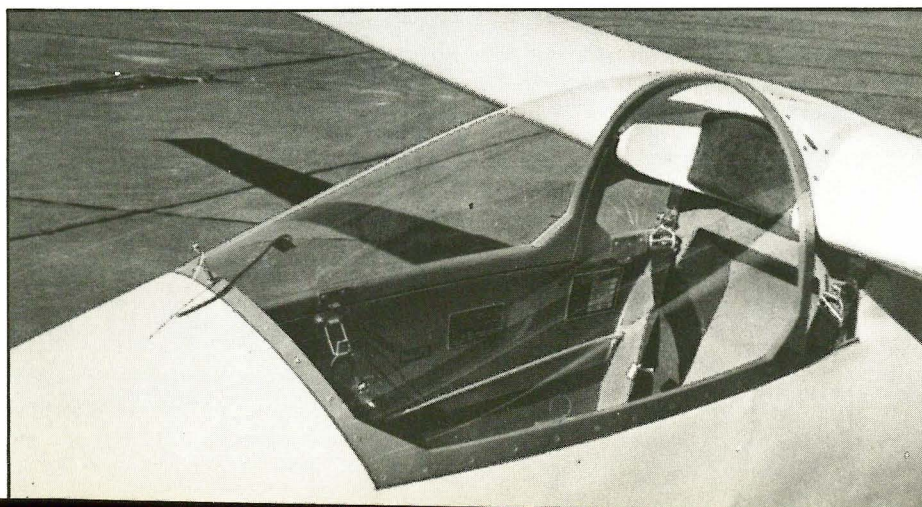
MEMÓRIAS DE UM BQano, Clarindo dos Santos, edição patrocinada pela VARIG, 140 páginas.

O livro tem um quê de tratado sociológico. Sem se aprofundar e usando de uma linguagem de quem bate um papo amigo, à beira de uma cerveja no bar da esquina, Clarindo dos Santos fala das situações de um internato muito conhecido daqueles que vivem a vida da Aviação: a Escola Preparatória de Cadetes-do-Ar, em Barbacena.

Clarindo, apesar de afastado prematuramente do seu primeiro ideal, vai persistir ligado às coisas aeronáuticas, tão ligado que arranca de Edson Relvas — Oficial da Reserva e atualmente ocupando o cargo de Gerente de Processamento de Dados do Grupo Brastel — Coria — a seguinte expressão:

“... O civil que conheço mais vibrador pela nossa Aviação.” E a gente sente essa vibração ao ler o livro, que é muito do sentimento de quem jogou um pedaço de sua juventude num internato, pagando o preço por acreditar no desagravo de Ícaro ao destino.

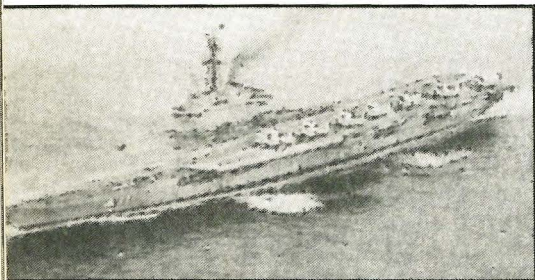
Bengo Kazavubu



ESTÓRIA

N Ae L MINAS GERAIS

(Um pouco de sua História)



N Ae L Minas Gerais

O N Ae L MINAS GERAIS, da Marinha Brasileira, foi construído na Inglaterra, em novembro de 1942, nos estaleiros Swan, Hunter & Wigham Richardson, de Wallsend on Tyne. Era mais um de uma série que a Inglaterra decidira produzir para enfrentar a ameaça da Alemanha e do Japão, no Segundo Conflito Mundial. Mas, uma belonave deste porte era de construção lenta e somente pôde ser lançada ao mar em fevereiro de 1944, tendo sido comissionada da Real Marinha Britânica em janeiro de 1945. Na Marinha Real, ele servira até 1948, quando foi modificado para realizar manobras nas condições ultrafrias do Oceano Glacial Ártico. Essas operações estenderam-se até 1949. Voltou em seguida para o Mediterrâneo e operou com regularidade até 1953, quando foi temporariamente cedido à Real Marinha Australiana. Após dois anos de bons serviços na Austrália, o navio, que se chamava "VENGEANCE", embora ainda novo, não estava mais em condições de lutar na guerra moderna. Os ingleses colocaram-no à venda e o Governo Brasileiro decidiu adquiri-lo, em 14 de dezembro de 1956.

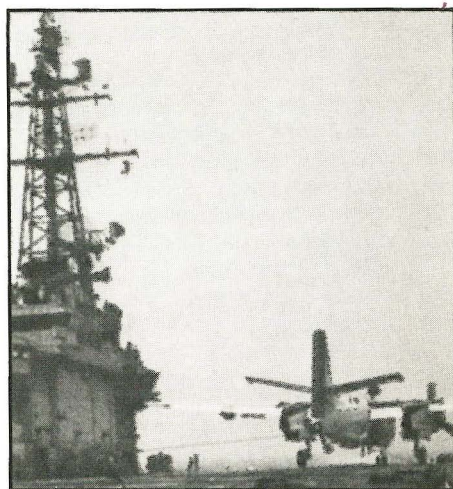
Entre o verão de 1957 e dezembro de 1960, o N Ae L passou por uma completa reforma nos Estaleiros da Verolme, em Rotterdam, na Holanda. Recebeu convés em ângulo, catapultas a vapor para lançamento de aeronaves de maior peso, novos radares e sistemas eletrônicos sofisticados. Finalmente, no dia 6 de dezembro de 1960, foi a belonave oficialmente en-

tregue à Marinha de Guerra Brasileira, sendo então batizado N Ae L A-11 "Minas Gerais". Seguiu-se um período de treinamento para os tripulantes até meados de 1961, quando a belonave chegou ao Rio de Janeiro.

Desde o início, a Marinha usou o "Minas Gerais" como belonave anti-submarino, com os aviões GRUMMAN "TRACKER" e helicópteros de apoio. Serviu, assim, durante 15 anos. Finalmente em 1976, foi decidida mais uma reforma, dessa vez entregue ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, cujos trabalhos resultaram em êxito completo. Foi executada no Arsenal, obra que, pela sua grandiosidade, foi a maior já realizada no País, na área de reparos navais.

Para que o navio pudesse tornar-se tão operativo como quando novo, muitas modificações foram introduzidas em seus vários sistemas. Alteraram-se completamente as instalações e o posicionamento de várias unidades dos sistemas, implicando estudos e projetos totalmente novos, o que concorreu para grande movimentação de técnicos e engenheiros no desenvolvimento da obra. Foi refeito o miolo do navio; foram substituídos parte do Sistema de Propulsão e todo o Sistema de Geração de Energia; foi realizado um reforço estrutural no convés, para permitir o pouso de aviões mais pesados; foram substituídos todos os Equipamentos Eletrônicos; parte das Comunicações; Sensores e Radares. Foi, também, realizada uma obra de notável importância, ou seja, a revisão geral do Sistema de Catapulta. Esses reparos requereram elevado grau de especialização por parte dos engenheiros, mestres e operários do A M R J.

A oficialidade e a guarnição do navio também participaram ativamente na consecução da obra. Colabora-



ram com sua experiência, apontando antigas deficiências, auxiliando na montagem de Radar, fiscalizando a qualidade dos serviços realizados e esclarecendo dúvidas porventura existentes sobre a disposição de vários componentes dos inúmeros Sistemas, sem prejuízo das atividades normais de manutenção do material, adestramento e administração.



ESTÓRIA

A Marinha tem planos para utilizar o "Minas Gerais" até o fim da década de 80, quando deverá ser substituído por duas belonaves, de construção brasileira, equipadas para operar com helicópteros e aeronaves V/STOL (de decolagem vertical). Para esse período final, teve os velhos aviões "TRACKER", da versão "A", substituídos por outros mais modernos, da versão "E". Recebeu igualmente helicópteros de apoio "ESQUILO" de fabricação brasileira e helicópteros pesados "SIKORSKY" SH 3 (SEA KING), equipados para luta anti-submarino.

No NAe L "Minas Gerais", são embarcados: um Grupo de Aviação Embarcada com 2 Esquadrões; o 1.º/1.º G A E que é o Esquadrão operacional, operando com os P-16 E; e o 2.º/1.º G A E de treinamento dos pilotos e tripulantes, operando com os P-16 A, que, em caso de necessidade, podem tornar-se operacionais; o 1.º H U-1 (Esquadrão de Helicópteros Anti-submarino), composto pelos helicópteros "SEA KING" Sikorsky SD 3 e o 2.º H U-1 (Esquadrão de Emprego Geral), composto pelos helicópteros "ESQUILO" de apoio.

O "Minas Gerais" desloca, carregado, 20 000 toneladas e mede 192 m de comprimento. Seu calado é de 24,5 m. A propulsão é assegurada por turbinas a vapor PARSONS, de 40 000 Hp, acionando 2 hélices. É climatizado e possui: geradores elétricos capazes de atender às necessidades de uma cidade de 200 000 habitantes; unidade de dessalinização, oficinas de reparos, enfermaria capaz de executar intervenções cirúrgicas complexas. Leva 3 200 toneladas de óleo e pode navegar 12 mil milhas marítimas na velocidade de 14 nós. Em combate, pode acelerar até 25 nós. O "Minas Gerais" pode levar cerca de 20 aviões e helicópteros, e sua tripulação é de 1 300 homens. A defesa do "Minas Gerais" é feita por canhões automáticos antiaéreos BOFORS, de 40 mm.

ALBERTO GOMES

BOTEQUINS

Mesmo sem ser saudosista ou retrógrado, qualquer um é obrigado a reconhecer que, quase sempre, o progresso ou desenvolvimento cobra um preço, não raro alto, para a sua implantação.

Para viabilizar as megalópoles, os edifícios soterraram casas e jardins. O aprazível bonde foi morto pelos ônibus e automóveis, e definitivamente enterado pelo metrô. Os supermercados assassinaram as bucólicas quitandas e os armazéns, tendo escapado, ainda que não ilesa, a feira-livre. A nefasta quadrilha lanchonete, barzinho, restaurante auto-serviço, Bob's, Mac Donald's exterminou as casas de chá, leiterias, pensões e os "botequins".

Não pretendemos discutir se houve perdas ou ganhos, vantagens ou desvantagens; queremos, sim, numa coluna de "gourmets", render nossas homenagens aos botequins que escaparam honrosamente ao massacre. Isto porque os verdadeiros "iniciados" estendem seus ensaios gastronômicos dos sofisticados salmons, linguados, tornedos e faisões comuns ao "Un, dex, trois", Concorde, Regine's ou Hippopotamus até o Angu à baiana, a Carne Seca com abóbora, ou a rabadinha com polenta dos restaurantes populares e botequins. A arte de bem cozinhar e, por consequência, de proporcionar o bem-comer poderá estar presente em ambos os ambientes.

Nossa homenagem corporifica-se no "Três Herdeiros" (o Porreta) e no "Sentaí". Os dois têm o primeiro pré-requisito para "boteco": proprietário português e direção familiar, isto é a patroa na cozinha, o patricio como "maitre garçon" e caixa, e complementando a equipe, um empregado "pau-de-arara" no salão e uma "mucama", auxiliar de fogão. Daí pra frente, cada um adquire sua característica própria.

O "Sentaí" localiza-se à rua Barão de São Félix 75, e ostenta um portentoso letreiro de "Bar e Churrascaria Sentaí Ltda". A entrada até assusta, pois parece tão pequeno que não haveria nem lugar para sentar. Se dobrarmos à esquerda, na 1.ª porta, encontramos então um salão, resultado de uma puxada para os fundos do terreno e até uma sofisticada sala refrigerada, situada no 1.º andar.

O serviço é constituído de pão fresco, manteiga e azeitonas portuguesas. O cardápio, além das minutas tradicio-

nais, oferta-nos dois ou três tipos de bacalhau, polvo com arroz e brócolis, iscas de fígado à lisboeta, lagostins, camarões, peixes, etc.

O que dá o "quê" diferente é, além da simplicidade e rusticidade do local, com suas mesas antigas, cadeiras diferentes e até bancos, suas toalhas quadriculadas de pano barato mas limpas e a louça desencontrada, é a qualidade e quantidade da comida. Os ingredientes são especialíssimos, adquiridos pelo proprietário, muitas vezes de seus próprios fregueses, atacadistas da rua do Acre, e o preparo, sob a gerência ou confecção da Patrícia, é "hours concours". Acresça-se a tudo isso que o "Sentaí" tem uma bela variedade de vinhos portugueses, azeite sempre lusitano e, pasmem, "cerveja achampanhada" e "barriguda". Estando na cidade com os amigos, não deixe de conhecer o "Sentaí".

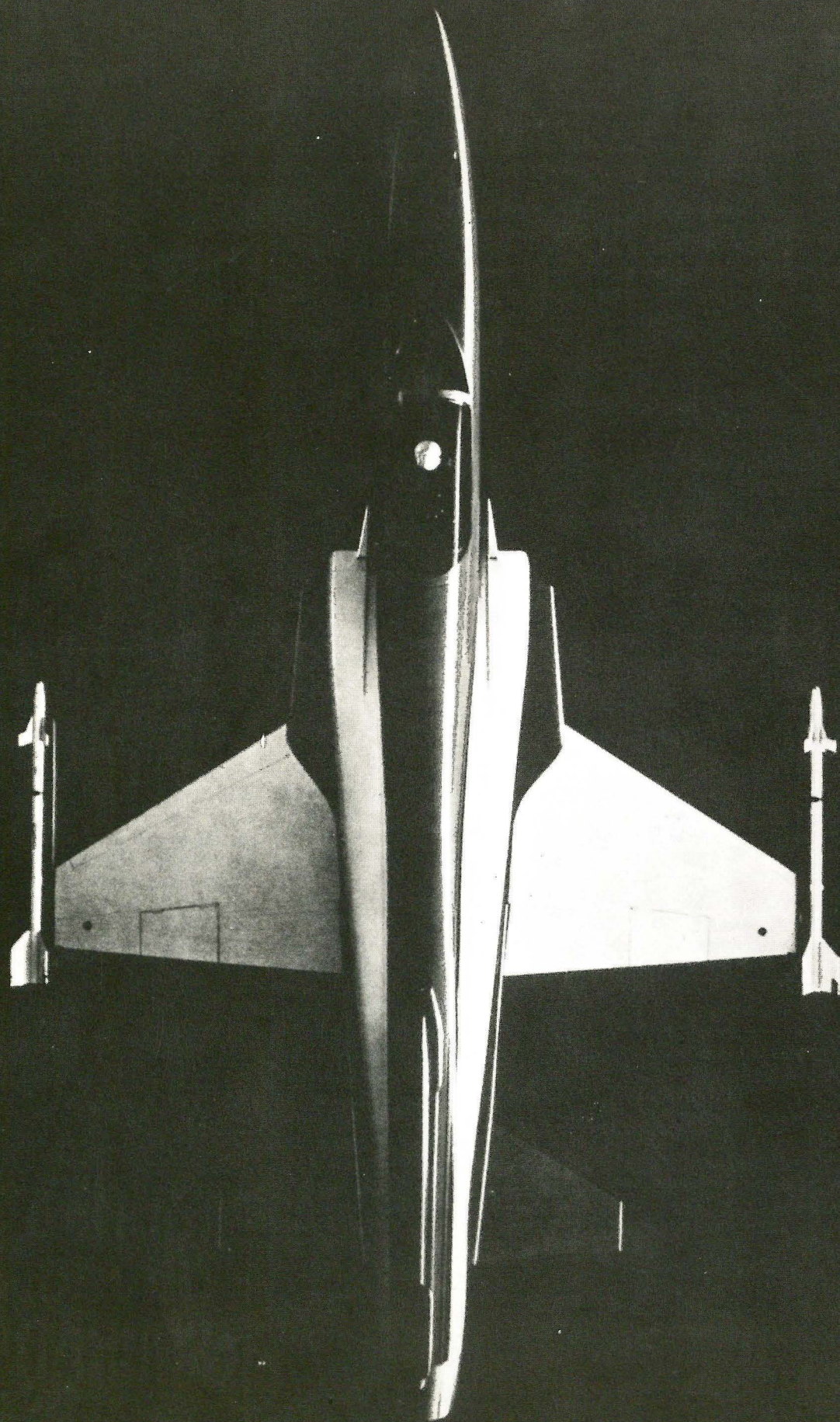
Já os "Três Herdeiros", situado à Souza Franco 303, próximo ao Boulevard 28 de Setembro, e conhecido realmente como "O Porreta", faz estilo diferente, ainda que com a mesma fórmula básica. D. Fernanda na cozinha, sempre impecavelmente de avental e touca branca, já deixa antever a arte que ali se pratica. Na caixa, o herdeiro e no salão, onde as mesas arrumadas lado a lado, sem intervalo, permitem um melhor aproveitamento de espaço, o "Porreta" e seu auxiliar pau-de-arara. Sempre muito falante, o "vascaíno porreta" mantém a alegria do salão, gracejando com os fregueses habituais. O cardápio, que varia dia a dia, apresenta de 5 a 8 opções, sendo que o bife à milanesa, o bife comum e o peixe estão sempre presentes, enquanto os demais pratos caracterizam o dia da semana. Por exemplo; quarta-feira, rabadinha com polenta e angu à baiana; quinta-feira, cozido; sábado, bacalhau com grão-de-bico; sexta-feira, polvo com arroz e brócolis, etc...

O "Porreta" não se cansa de anunciar que quem vai ali é para comer, e quem quiser bater papo ou tomar cerveja que vá procurar um botequim. Por isto, ele se dá ao luxo de fechar às 15:00 hs e tirar um mês por ano para visitar a terrinha.

A arte de bem comer não significa simplesmente escolher na coluna social o restaurante da moda e pagar o alto preço decorrente, mas sim transar papo com os aficionados, descobrir as últimas dicas, e descolar os cantos sagrados da gastronomia.

Le Grand Chef

Northrop F-5G Tigershark



NORTHROP
Making advanced technology work

HÉLIO SMIDT

Uma conversa franca e informal com o empresário que comanda os destinos da 13.^a maior empresa brasileira.

"A arte do congelamento de pescados não é um requisito essencial para aqueles que aspirem a presidir um dia a 13.^a maior empresa do Brasil. No entanto, para o presidente da VARIG, o gaúcho Hélio Smidt, 56 anos de idade, foi. Nos idos de 1945, recém-chegado à empresa, ele recebeu a tarefa de viabilizar economicamente a pioneira linha aérea que ligava Porto Alegre à cidade de Rio Grande. Sem carga de retorno, o jovem chefe do departamento de vendas imaginou transportar filé de linguado congelado para Porto Alegre. A iniciativa teve êxito e com ela nasceu uma carreira promissora" VEJA n.^o 692, de 09/12/81.

Desde o início, com a montagem de uma verdadeira banca de peixes e de um serviço de reembolso que aparentemente nada tinha a ver com uma empresa de transporte aéreo, prognosticava o nascimento de um verdadeiro homem de vendas no cenário da aviação brasileira.



A VARIG mostrou uma vocação internacional desde os seus primórdios.

Ao atender o convite "obrigatório" do lendário Berta, seu tio, abandonando uma carreira de contador, na companhia Nestlé, Hélio Smidt visualizou de imediato uma verdade verdadeira que muitos empresários de aviação ao redor do mundo teimam em não ver: que, sem passageiros e carga, a indústria do transporte aéreo não sobrevive.

Dos micronúmeros de então aos macroatuais, nosso entrevistado jamais esqueceu a máxima aprendida nas origens.

Uma outra verdade rapidamente aprendida foi a de que o mercado tem demanda inelástica. Seu crescimento é proporcional, no Brasil, ao crescimento econômico. O perfil do usuário brasileiro do transporte aéreo é aquele que não paga a passagem. É o empresário, o homem público que viaja a serviço e está somente preocupado com os horários e frequências convenientes.



Dentro de um novo posicionamento, vamos obter sucesso nas negociações que estão sendo entabuladas com os Estados Unidos.

Este tipo de usuário é infenso a apelos publicitários ou variações de atendimento a bordo; o equipamento utilizado pela companhia pesa um pouco, mas não influi significativamente.

Durante a estação de alta, nos meses de julho, dezembro, janeiro e fevereiro, o aproveitamento aumenta um pouco pela entrada no mercado do passageiro que viaja de férias; mas não de molde a alterar o quadro ou o perfil do usuário. Como se tal não bastasse, a recessão econômica causada pelo aumento do preço do petróleo tornou o quadro ainda pior para a totalidade das empresas aéreas brasileiras e atingiu também a maioria das empresas estrangeiras.

Mas é nos momentos de crise que os grandes homens despontam. Para problemas difíceis e aparentemente insolúveis, soluções não-ortodoxas.

Em momentos críticos, o passageiro tem que ser agarrado, no sentido la-



Penso que nós, no Brasil, temos ainda muito o que fazer nos próximos 100 anos...

ENTREVISTA HÉLIO SMIDT

to do termo, até no quarto de hotel, como o foi no passado. No presente, o convite, antes pessoal, adquiriu outra forma, mas o princípio é o mesmo e eis

por que a 13.^a maior companhia brasileira conseguiu no mar revolto da crise econômica que assola o mundo inteiro ser uma das quatro companhias que

não fecharam o ano de 1981 no vermelho. É com o comandante desta grande nave, que é a VARIG, que a Revista Aeronáutica irá dialogar.

RA — Começaríamos com a pergunta tradicional. Quais são as suas origens; é natural de onde? Gaúcho?
HS — Eu não diria gaúcho. Quer dizer... vamos dizer que eu nasci em Porto Alegre, o que não é bem o sinônimo de gaúcho, em todo o caso vá lá. E lá fiquei até o ano de 1945. Acho que eu não tinha ainda vinte anos de idade, quando havia sido transferido para o Rio, creio eu.

RA — Em que ano e com que idade ingressou na VARIG?

HS — Em 45 e com vinte anos de idade. Entrei na VARIG em fevereiro de 1945.

RA — Qual a sua primeira função?

HS — Naquela ocasião eu trabalhava na Nestlé; Produtos Nestlé. Eu era caixa dessa firma, aliás uma grande organização, onde dei os primeiros passos dentro da minha vida administrativa. Tive a felicidade de ter um chefe suíço, muito rigoroso, e que foi quem, de início, aliou a mim uma espécie de profissionalização, digamos assim administrativa e de disciplina. Foram muito importantes para a minha vida esses anos em que trabalhei nessa firma e que tive como mestre esse homem.

Nessa ocasião, eu estava para assumir a subgerência dessa firma. Porque se tinha dado uma vaga. Ocasão em que o Sr. Berta insistiu em que eu fosse para a VARIG. A insistência daquele homem era daquele tipo mandatório. O Sr. Berta não insistia: mandava. Mesmo porque, como ele era meu tio, tinha uma certa ascendência familiar. Eu relutei, mas, depois de ter estado com ele numa entrevista, acabei convencido de que realmente as idéias que ele me havia exposto me despertaram como que uma espécie de desafio. Embora eu estivesse muito bem colocado, acabei aceitando esta transferência para a VARIG; diga-se de passagem, se eu não estivesse no primeiro mês de recebimento do ordenado teria até a ganhar menos que no emprego anterior.

Dez mil réis de diferença naquela ocasião era bem menos. Mas, as idéias que me foram expostas naquela época pelo Sr. Berta era de que ele desejava, juntamente com um velho colega, hoje

já falecido, o CHARLIE, estabelecer um departamento que na ocasião se chamava produção: Na verdade, esta colocação hoje estaria mal-situada, porque a produção diz hoje dentro da eficiência administrativa uma, como dizer... tem uma colocação completamente diferente. A idéia do Sr. Berta, na verdade, era um departamento de promoção de vendas e que ele na época chamou de Departamento de Produção.

Naqueles idos, a VARIG operava exclusivamente no interior do Rio Grande do Sul, e o sentido era organizar, em termos departamentais, uma promoção em que se conseguisse um maior número de passageiros e carga, que fundamentalmente é o que interessa a uma companhia de transporte.

RA — Abrindo um parêntese. Interessante é que, na ocasião, a VARIG era o que seria hoje uma companhia de terceiro nível, regional. Qual era a frota da VARIG?

HS — Se não me engano, nós tínhamos àquela época 4 Lockheed Electra. Era o 10E, com nove lugares disponíveis para a venda, pois o décimo lugar era ocupado pelo radiotelegrafista. Tínhamos dois F13 e mais um Messerschmitt. Na ocasião, já havíamos perdido o JU, que tinha sido acidentado. Não era mais do que isto, e voávamos exclusivamente dentro do Estado. E, se não me engano, tinha entrado também em operação o DRAGON RAPID. A VARIG, em 1942, adquiriu um DRAGON RAPID de fabricação inglesa pela DE HAVILLAND. Possuía dois motores GIPSY de 200 HP, velocidade de 200 km/h, seis passageiros e somente um piloto.

Era o PP-VAN que começou a fazer a linha para Montevideu. Essa era a constituição da frota. Eu acho que não era mais do que isto. Lembro bem que até aquela ocasião, em 1945 ou 44, a VARIG anunciava 100% de segurança, porque nunca tinha tido um acidente. Por azar, tivemos um acidente no Guaíba, com um Lodstar, e aí não deu mais para usar o "slogan".

Voltando à linha anterior, a idéia então era de melhorar as condições de aproveitamento, principalmente no

retorno dos aviões. Um pouco mais de carga que fosse. Naquele tempo, conseguir 100, 200 kg de carga era tremendamente importante. Eu sei que acabei indo para lá, para o Departamento de Produção, mas, antes disso, tive que passar por vários cursos de especialização, entre eles: o de meteorologia e radiocomunicação, na seção de carga, na contabilidade, aquela coisa toda que se tem que fazer para se ter uma idéia geral da organização. Acabei vindo trabalhar e não tinha nem escrivaninha para sentar. Nem eu, nem o meu chefe. Era na base do que "tem que trabalhar". Agora esse negócio de secretária, chefe, lápis, isto era completamente supérfluo. Mas, no fim, conseguimos espaço, conseguimos até um ramal telefônico, coisa da maior importância. Na ocasião, havia somente uma escrivaninha e uma máquina de escrever, para mim e para o meu chefe, que era o Sr. Rudi Schaly.

Nesta época nós dávamos tratos à bola de onde e como obter passageiro, e de que forma fazê-lo. Consideramos que o público tinha uma certa desconfiança do transporte aéreo. O indivíduo, depois que fazia uma viagem de avião, achava que devia ser condecorado; era um herói. Um homem de uma coragem e de um poder econômico evidentemente elevadíssimo.

Muito bem... Então fomos atacar uma série de frentes, entre elas, naquela ocasião, visitar hotéis. E, através de registro de hotéis, saber da procedência do indivíduo. E, em coincidindo a procedência dele com alguma escala onde nós tínhamos avião, não tinha essa não... Ele era abordado mesmo no quarto, onde ele estivesse, para ser convencido a voltar de avião.

RA — Foi o primeiro levantamento de origem e destino da Aviação Civil? (risos)

HS — É, foi... (risos) e de agarrar o cliente nem que fosse à força. Acontece que eu novato, muitas vezes, topava com indivíduos que diziam: Olha, meu filho, mas eu já viajo de avião com vocês há mais de cinco ou oito anos... Então encontrava já velhos veteranos de viagem. Mas, por outro

ENTREVISTA HÉLIO SMIDT

lado, conseguimos muitos clientes dessa forma. E realmente era uma verdadeira vitória quando se conseguia, digamos, uma dúzia, dez, doze, vinte por semana, pois isto, naquele tempo, representava um bom volume, pois operávamos com aviões de cinco e nove lugares. Isto posto, também, passamos a atacar o problema da carga, através de duas formas. Uma delas, lembro-me bem, era de um tal pedido que nós chamávamos de **servase**. Em que, como o nosso problema era conseguir carga, nós tivemos que dar, além do frete, um determinado serviço. Então, nós instituímos, para determinadas firmas principalmente, e até para o particular e o consumidor do interior do estado, a possibilidade de ele solicitar uma encomenda a Porto Alegre. A VARIG fazia a compra e nós, em compensação, despachávamos isto via aérea. Nós ficávamos com o frete. Naquela época, o indivíduo depositava uma importância correspondente à encomenda e disto foi desenvolvida a sistemática do reembolso através desse processo. Um outro processo de que nos valem e que foi muito importante para nós na ocasião, parece mentira, mas desenvolveu-se bem, foi o de procurar produtos na origem e que dessem condições de dar retorno de carga. Você tinha muita carga saindo da capital para o interior, mas não tinha do interior para a capital. Aí descobrimos no porto do Rio Grande, descobrimos não, já existia na ocasião, peixe, camarão já refrigerado, pronto, bonitinho. Fizemos uma visita e verificamos que aquilo tinha condições de ser transportado. Aquilo bem embrulhado em papel encerado dava para vender. Mas como é que você iria vender aquilo? Você sabe que lá, naqueles idos há trinta e cinco anos atrás, o transporte por terra de congelado simplesmente não existia. A forma de trazer esse produto através da Lagoa dos Patos até Porto Alegre seria somente de navio; e navio que não tinha refrigeração e tinha que ir em gelo. Era um transporte de perecíveis muito perigoso e podia-se, inclusive, perder a carga. Nós começamos a anunciar em Porto Alegre a venda de peixe; montamos praticamente uma banca de peixe. Então, vendíamos linguado, camarão, filé de peixe. Ganhávamos o frete, mas dava uma trabalhadeira danada.

O sujeito fazia uma determinada encomenda e nós transmitíamos aqui-

lo para o porto do Rio Grande. Colocávamos no avião, em pacotes. Já vinha tudo com conhecimento e tudo para fazer a distribuição. E procedia-se à cobrança no local. Eu me lembro que aconteceram coisas curiosas. Começamos a receber reclamações tremendas de que o peixe vinha estragado. Eu fiquei desesperado. Era linguado e aí descobrimos o porquê da coisa. O linguado muitas vezes chegava, dependendo da época, chegava bastante congelado em Porto Alegre, e a turma simplesmente colocava aquilo embaixo de uma torneira com água, ou melhor, para falar como se falava, embaixo de uma pena com água, pois que no sul não se diz torneira, se diz pena, e desmanchava o peixe, o que dava aquela impressão de estragado. Claro, era uma carne muito delicada, muito suave. Aí tivemos que ensinar ao indivíduo que comprava o linguado a forma de descongelamento dele.

RA — Uma pergunta que logo nos ocorre: Como é que se compatibilizavam o peixe (porque o peixe é uma carga esquisita) e o passageiro, naqueles aviões pequenos, de pouco espaço e pouca disponibilidade?

HS — O problema do sistema de transporte é que tudo aquilo que o avião lhe oferece você pode dar a ele para transportar. Seja passageiro, seja carga. O passageiro tinha o seu lugar; não havia problema nenhum. Mas já naquela época e sob as asas, eu me lembro muito bem, e isto aconteceu com os F13 que tinham o revestimento de alumínio corrugado, existiam pequenos porõezinhos, onde eram alojados esses pacotes. Mas, às vezes, como o avião fazia Rio Grande-Pelotas, e não via direta, Rio Grande-Porto Alegre, aquilo provocava uma certa condensação e pingava um pouco, começando a dar corrosão. Aí já criou um outro problema de ordem técnica dentro da companhia. Um negócio muito sério. Então, era uma briga maluca. Queriam suspender o transporte de peixe, depois de todo aquele sacrifício. Mas estava o peixe completamente compatibilizado com os passageiros. Já na época tinha-se, tanto de Pelotas como de Rio Grande, em alguns dias, coisa assim de quatro frequências. Vinha um avião da fronteira e passava por Pelotas; outro saía de Rio Grande; outro que saía mesmo de Pelotas; outro que vinha de Santa Vitória, passava por Jaguarão, Pelo-

tas. Então, ou via Rio Grande ou via Pelotas, tinha-se condições de fazer o escoamento desta carga para Porto Alegre. O que era importante, porque pegava o último segmento de linha. Tinha-se maneira de alimentar com 100 quilos aqui, 180 ali, trezentos acolá, uma maravilha naquela época para esse tipo de aeronave.

RA — Após o sucesso da banca de peixe, quando a VARIG começou a expandir-se, sair da região e partir para outros mercados e por quê?

HS — Eu me lembro bem... em 45... Porque, naquela ocasião, era representante no Rio de Janeiro, e eu coloquei o nome dele nesta entrevista, pois é um homem de aviação muito conhecido o GUIDO PABST. Nós tínhamos sempre um representante no Rio, embora aqui tivéssemos um escritório dentro da Cruzeiro do Sul, e este homem trabalhava no Rio como representante. Ele havia sido gerente nosso, em Porto Alegre, e lá aberto a linha de Montevideu. Após isso, ele veio para o Rio de Janeiro. O expediente todo vinha pela CRUZEIRO. Nós não tínhamos linha para o Rio de Janeiro — e ele trabalhava numa sala da CRUZEIRO. Mais tarde, nós passamos ali para a esquina da Sete de Setembro com Rio Branco. A VARIG, já com melhor capacidade econômica, teve condições de alugar uma sala e comprar uma escrivaninha e ter....

RA — Já era histórica a associação VARIG-CRUZEIRO... (risos).

HS — ...É... Aí nós passamos a ter a nossa salinha. Nessa ocasião era secretário do Sr. Berta o Sr. Paulo Regins e ele teve que subitamente ir para o Rio, a fim de substituir o PABST que adoeceu. Então, eu que nesta época andava também viajando como inspetor pelo interior do Rio Grande (já substituíra até gerentes no Rio Grande), fui ser Secretário do Sr. Berta. Substituir o Paulo Regins. Esta provação felizmente foi pequena (risos); aprendi bastante, mas não é fácil trabalhar ao lado dele. Não era fácil não. Era interessantíssimo, muito ilustrativo, mas para um moço da minha idade, naquela época trabalhar doze, quatorze horas, não era das coisas mais saudáveis, não. Mas, quis o infortúnio que ele, Regins, também adoecesse. E aí não havia outra escolha; eu tive que vir para o Rio. Veja bem, a coisa foi um tanto ou quanto abrupta, no meu início de vida profissional na VARIG. Quem exercia os contactos junto ao DAC, naquele tempo, era o

ENTREVISTA HÉLIO SMIDT

Brandão, o Furtado dos Reis, Dr. Grillo, esta turma toda. Naquela época, ainda não era Ministério da Aeronáutica. Era Ministério de Viação e Obras Públicas. Depois é que passou para o Ministério da Aeronáutica. Em agosto... não, em julho de 46, lembro-me bem, nós recebemos a incumbência de buscar uns aviões DC-3 em Natal,

EU NÃO CONFIAVA EM COFRE DE HOTEL. SAÍA PARA A RUA COM A MÃO NO BOLSO, SEGU- RANDO O DINHEIRO...

“Supplies” de Guerra. Lembro-me que nós compramos os aviões naquela época por quatrocentos contos de réis e nós nos mandamos pra lá, junto com outros colegas, inclusive tripulantes. Era o Goeths, o falecido Ismar, Porto e alguns mecânicos. Mas uma companhia pobre tinha que viver de favores e fomos pela CRUZEIRO. Então, para alcançar Natal, tinha que se fazer uma escala em Salvador, e eu com dinheiro no bolso, porque não confiava em cofre de hotel. Saía para a rua com a mão no bolso, segurando o dinheiro, trinta contos de réis, que naquele tempo era uma verdadeira fortuna. Este dinheiro era para pagar o sinal da compra dos aviões. Foi desta maneira que a VARIG comprou os aviões DC3 e os trouxe de Natal para Porto Alegre. O primeiro deles, se não me falha a memória, foi o PP-DAZ. E desta época data o início da primeira penetração da VARIG junto aos mercados de São Paulo e Rio. Nós começamos a fazer determinados transportes porque precisamos voar os aviões e treinar os tripulantes. Fazíamos, então, o transporte de carga de sementes de cebolas e também de cebolas para o Rio e São Paulo. Esta luta teve uma série de características interessantes, porque era um mercado dominado, na ocasião, pela Cruzeiro do Sul e Panair, e eu lembro-me que aqui ao lado, no Santos-Dumont, onde a Cruzeiro tinha as suas instalações de manutenção (tinha aqui e no Caju. No Caju existe

até hoje, não de manutenção, mas existe o local da CRUZEIRO), nos nossos primeiros vôos, nenhum funcionário da Cruzeiro quis auxiliar a despachar ou descarregar os aviões e nós é que tínhamos que fazer o descarregamento desses aviões. E eu mesmo, depois, providenciava a entrega da carga aos destinatários.

RA — A essa época o mercado ainda não era controlado. Não existia a presença do órgão público no ajuste do mercado, é verdade?

HS — Não, não tinha uma política firme, básica nesse sentido. As linhas eram dadas por concessões contratuais através do Governo. Isto mais tarde ficou praticamente no esquecimento e no vazio; mas eram assinados contratos. Se não me engano, na ocasião, os contratos de concessão de linha, que dirimiam bem todas as obrigações de parte a parte e as responsabilidades, eram contratos de cinco anos; o processo era de uma burocracia enorme, uma coisa infernal. A VARIG, porém, não era uma operadora na área São Paulo-Rio, mas já havia, seis meses antes desta época, conquistado a primeira penetração que foi uma extensão das linhas do sul com aqueles aviões pequenos Lockheed Electra, até Curitiba. Nós queríamos estender depois Curitiba-Londrina, mas as condições do Aeroporto em Londrina eram verdadeiramente péssimas na ocasião, e não deu. Acabamos, entretanto, obtendo do Governo licença para operar uma linha Rio-São Paulo-Porto Alegre e logo após conseguimos também uma São Paulo-Curitiba-Porto Alegre. Nesta época, existia nesse terreno uma concorrência muito acirrada entre Cruzeiro, Panair e a recém-instituída Aerovias Brasil. Mas fomos felizes, porque tratamos de impor, logo, um serviço de qualidade, com absoluta eficiência de horário. Isto foi iniciado em agosto de 1946, lembro-me bem, pois nesta ocasião o Regins já havia retornado de seu período de convalescença e eu que estava no Rio fui para São Paulo e fui com o mesmo que era meu chefe em Porto Alegre, o Charlie. Mais tarde, juntou-se a nós, em São Paulo, o PABST que estava ali perto, em Campos do Jordão. Este foi o início de minha vida dentro da VARIG, em largos traços. E fiquei em São Paulo que era e é um centro comercial sumamente importante.

RA — No período que vai de 46 aos meados da década de 50, a Aviação

Comercial no Brasil teve altos e baixos. Grandes companhias foram criadas e foram absorvidas. Se não nos enganamos, até 1950 tivemos no Brasil 29 companhias e algumas nem aviões tinham. Neste período a VARIG foi-se firmando como companhia; mas, quando começou a vocação internacional da VARIG?

HS — A VARIG já tinha vocação internacional desde seus primórdios, porque ela iniciou com muita antecedência sua linha para Montevidéu. Esta linha para Montevidéu tinha uma característica interessante; ela fazia ligação em Jaguarão. O PABST, se

A VOCAÇÃO DE INTERNACIONAL DA VARIG INICIOU-SE QUANDO ELA LUTOU E CONSEGUIU A LINHA DE NEW YORK.

não me engano, pegava os passageiros em Montevidéu, trazia de trem até Jaguarão e lá entregava para levar de avião até Porto Alegre. Mais tarde voou-se para a cidade de Montevidéu. Mesmo porque Buenos Aires já era, na ocasião, um terreno da Cruzeiro do Sul que voava para lá com os Fock-Wulff 200. Eram uns aviões formidáveis para a ocasião, aviões confortáveis, quadrimotores: o ABAITARÁ e o ARUMANI. Mas, na verdade, a vocação internacional da VARIG iniciou-se quando a VARIG lutou e conseguiu a linha de New York. Esta linha, se não me engano, havia, na ocasião, primeiramente sido cedida ou oferecida para a Cruzeiro do Sul. Houve, porém, por parte da VARIG, uma antecipação, porque ela, a Cruzeiro, deixou de exercer, na época, o direito que lhe havia sido dado pelo Governo dentro do prazo para a implantação da linha. A VARIG, na ocasião, preparou-se para isto e comprou aviões quadrimotores, os Super Constellation. Foi um passo realmente gigantesco, considerando a época. Isto nos permitiu a abertura desta primeira linha internacional de grande importância.

RA — Em que ano foi inaugurada a linha?

ENTREVISTA HÉLIO SMIDT

HS — Foi em 1955 que nós abrimos a linha de New York com Super Constellation. Lembro-me bem dos atropelos e dos cuidados do Sr. Berta. Neste caso, ele foi um homem extraordinário na preparação dos detalhes da abertura desta linha. Detalhes estes que iam desde o palito que iria dentro do avião, até requintes como o tipo de linho do guardanapo. A preparação do pessoal foi um item que mereceu atenção especial. O cuidado todo que se teve dentro da mesma organização foi um trabalho de gigante. Esta coisa toda, por incrível que pareça, foi tão bem plantada, tão bem metodizada, tão bem planejada que tem servido de alicerce para o serviço desta empresa até hoje. E realmente constituiu-se num sucesso, porque se apresentou, em matéria de prestação de serviço ao usuário, algo completamente diferente e inusitado para a ocasião. E foi a forma de um produto genuinamente nacional, no caso o nosso, de a bandeira brasileira ter condições de firmar-se no mercado lá fora. E, através desse processo, dessa excelência de serviço, é que conseguiu a nossa aviação brasileira fazer o nome e ocupar o seu espaço. Manter... criar primeiro, e depois manter uma tradição de serviço e conquistar aquilo que para nós, na ocasião, era mais importante: trazer para bordo de nossos aviões o estrangeiro. Vender o nosso produto lá fora. E nesta época fomos muito felizes e muito bem sucedidos, pois conseguimos isso. O estrangeiro vinha, e não era fácil vender-se isto, porque a Pan American era um nome, como ainda o é hoje, um nome de muito respeito. E a VARIG praticamente era uma ilustre desconhecida no exterior. Num mercado como o dos Estados Unidos, um Super Constellation da VARIG se perdia, era um átomo. Mas conseguimos montar uma máquina de vendas. Foram tempos duros, difíceis. Engendraram-se várias coisas. Introduziu-se até o serviço de Inspeção de Bordo e uma série de outras coisas. Mas, principalmente, seguimos prestando um serviço de alta qualidade e de padrão técnico elevado. E acredito que aí é que foi o primeiro impulso e o primeiro "Trade Mark". A primeira... o carimbo de qualidade de um produto que foi implantado no serviço de transporte aéreo brasileiro no tráfego internacional.

RA — Esse padrão de qualidade é reconhecido até pelos concorrentes. A VARIG estabeleceu-se no mercado

internacional e tinha um bom mercado interno, uma companhia em ascensão, e eis que o mercado interno se foi ajustando. Só os melhores sobreviveram e este mercado passou a ser controlado pelo órgão do Ministério de Aeronáutica, o DAC. Como o senhor enfoca este controle do mercado?

HS — Eu enfoco isto como... uma das... essa coisa vem nascendo já de tempos idos, o saneamento, digamos assim, da Aviação Comercial Brasileira. É evidente que, dentro da evolução das dificuldades por que passou este sistema de transporte no Brasil, que, embora sendo por concessão pública, ele, em tempos primórdios, ainda era subvencionado, para justamente poder-se desenvolver, através de uma tarifa mais compatível com o poder econômico do nosso povo, ele foi firmado através dos tempos e nasceu a necessidade de implantar-se um tipo de política firme que fosse exercida por um poder controlador, por um órgão controlador, no caso o Governo, através do M Aer, e que possibilitasse o disciplinamento desse tráfego e o ordenamento dele. Mas, também, que não roubasse àqueles que se dedicavam àquela atividade, como é o nosso caso e de outros, a possibilidade de terem a flexibilidade de poder criar, desenvolver, metodizar, digamos assim, a venda de seu produto na forma como lhes conviesse. É evidente que, no início, a política adotada era uma. Era uma política completamente diferente, porque era interesse do Governo, já que subvencionava as empresas, que houvesse o maior número de extensão de linhas e que fosse atendido o maior número de cidades dentro do Brasil. Com a evolução dos tempos e com a realidade industrial e uma nova tomada de posição política governamental, que era a da eliminação dos subsídios, e conseqüentemente dos serviços subvencionados, este tipo de política de competição controlada foi-se aprimorando, e foi sendo cada vez mais necessária, a ponto de hoje firmar como uma filosofia plena, em que, acredito eu, conta com a unanimidade de aprovação de toda a indústria de Transporte Aéreo. Nós entendemos que ela ainda é útil aqui dentro do País, em que pese a necessidade, mesmo dentro de uma competição de livre mercado, de proteger o usuário. Acho que esta foi uma das razões de sucesso da Empresa. O profundo respeito que sempre se teve pelo usuário, dentro de princípios que

até hoje são prevaletentes aqui dentro da nossa Empresa. Pois esta Empresa, antes de mais nada, é uma empresa de utilidade pública. Ela existe em função do público e do serviço público. Isto eu acho tremendamente importante como filosofia de serviço.

RA — Uma observação, já que estamos falando em aviação internacional. A VARIG, em determinada ocasião, fez um estudo e montou a sua frota em cima das aeronaves "Wide Body", mas de um número menor de lugares. Todos praticamente compraram 747 e a VARIG optou, à época, pelo DC-10. O que levou a empresa a esta decisão?

HS — Bom, hoje nós temos plena convicção de que, na ocasião, este foi realmente o passo mais acertado. As coisas aí estão para provar que a crise do combustível, deflagrada em 1973, acabou gerando, por aqueles que optavam por aviões de grande capacidade, sérias dificuldades econômicas. E, digo-lhe mais, acho que grande parte do processo de política adotado nos últimos quatro ou cinco anos nos Estados Unidos, a tal chamada "deregulation", foi oriundo do fato de os transportadores disporem de um grande poder de oferta através de aviões de grande capacidade e que não tinham, dentro já de um processo de crise e de recessão manifesta, ou seja de taxas menores de crescimento de mercado, não tinham, digo, condições de encher seus aviões, e partiram para a sistemática de uma concorrência desenfreada, onde o Governo deu praticamente liberdade, não só de execução de linhas, mas também de tarifas.

RA — Aproveitando uma parte de sua resposta, faço aqui uma pergunta sobre mercado interno e de importância essencial no momento. O Brasil sofre de problema de não fabricar grandes aviões. Ele importa aviões feitos para filosofia de transporte de outros países mais desenvolvidos, onde o poder econômico do usuário é maior. E causa preocupação, em alguns meios aeronáuticos, o fato de que os aviões que estão saindo nesta década, para transporte doméstico, são aviões com oferta em torno de 200 passageiros por avião. Nós perguntaríamos se esses aviões são adequados à nossa demanda interna e como ficará esse mercado interno, quando esses aviões começarem a operar no Brasil?

HS — Este é o próximo passo e muito complexo que vai ter que ser enfrentado, em primeiro lugar, pelo poder controlador que é o M Aer.

ENTREVISTA HÉLIO SMIDT

O que é preciso é acreditar-se em nosso País. Eu tenho pra mim que nós, no Brasil, temos ainda muito que fazer nos próximos 100 anos. Esta é a felicidade que nós temos de aqui viver.

Temos um país em que está tudo por ser feito ainda; não diria tudo, mas muita coisa ainda temos por fazer. Em acreditando nisso e num país que graças a Deus está cada vez mais adiantadamente caminhando para a sua emancipação econômica, é de crer-se que as dificuldades iniciais serão logo superadas. Mas, no entanto, é um fato que não vai ser assim tão fácil de absorção. Porque hoje, com o sistema de transporte que nós temos, ele tem que estar cercado por uma série de facilidades a quem dele se utiliza. E embora as distâncias do Brasil sejam, ou melhor foram consideráveis, é necessário que, dentro da malha da rede da indústria aeronáutica, haja flexibilidade de horário. Então, a implantação, pelo menos neste período inicial de dois a três anos, de aviões de maior capacidade terá que ser metódica e não pode ser de forma a abranger, talvez, nem sequer mais de um terço das linhas-troncos existentes, pela falta de uma demanda adequada que torne esta operação economicamente viável.

Nós temos características bem interessantes. O aproveitamento de uma aeronave se dá de um ponto X a Y, e ela tem neste percurso diversos segmentos de tráfego a atender. Acontece que, em alguns deles, você tem demanda suficiente para um avião de maior porte, mas em todos não. Esses outros trechos representam, às vezes, cinquenta por cento da linha, o que lhe acaba dando, num conjunto de uma viagem completa, um "Load Factor" em alguns trechos altíssimo, talvez de 80 a 70 por cento, e noutros de 30 a 40 por cento. Mas as despesas são implacáveis e acaba-se, no conjunto, tendo um aproveitamento de cinquenta a cinquenta e cinco por cento. Então ele, o "Wide Body", não é um avião de fácil introdução dentro de nosso esquema operacional de linhas, não diria apenas da VARIG, pois estou falando aqui em termos que, acredito, atinjam ao conjunto. Da forma por que se apresenta a demanda, a introdução, no momento, desses aviões de maior capacidade encontra uma certa dificuldade. A esperança de todos e podemos ter até absoluta certeza de que a faixa de crescimento da demanda de transporte aéreo precisa ser novamente excitada. Em 1980, foi mínima. Em

1981, foi praticamente zero, com um aumento que, em termo de indústria, não chega a dois ou três por cento, o que é praticamente negativo. Mas, no momento em que se recuperar uma taxa de demanda da ordem de 10 a 12 por cento, que era o habitual, a absorção desses aviões, nesses segmentos de linha, far-se-á de uma maneira mais natural e bastante aceitável até do ponto de vista econômico.

RA — Há uma previsão de oferta muito grande com a entrada desses aviões em tráfego e também a certeza de que a compra desses aviões representará um imobilizado financeiro enorme para as empresas. Considerando, também, que estes novos aviões trazem uma tecnologia nova e vão ser necessários o aperfeiçoamento dos níveis de manutenção e a compra de novos equipamentos, o que representará mais investimentos, perguntaríamos: todos estes fatores associados com a criação da tarifa diferenciada não seriam o início da "DEREGULATION", como ocorreu nos Estados Unidos?

HS — Não, não necessariamente a mesma coisa. Não é porque ela, a tarifa diferenciada, está sendo aplicada dentro de determinados princípios e dentro de época exatamente em que ela se torna necessária no sentido de excitar a demanda. Ela tem contornos completamente diferentes de "DEREGULATION". O "DEREGULATION" é uma política total, globalizada, e esta é praticamente setorial e se aplica debaixo de determinados princípios. É regulada, tem seu tempo e sua época de aplicação e as condições de fazê-lo. Nós diríamos que isto aí é praticamente, digamos, uma tarifa promocional. Parece-me que os resultados, e eu não quero antecipá-los, porque ainda estão sendo examinados com maior cuidado os seus efeitos econômicos pelo M Aer, tiveram o seu lado positivo. Mas há um outro aspecto que nós não abordamos aqui e que eu reputo da maior importância. É o aspecto social que se forma dentro da indústria, quando se promove esta metamorfose, esta modificação e esta introdução de aviões de maior capacidade, mais modernos e de alta produtividade. Veja bem que a introdução desses aviões dentro do nosso mercado, para que eles encontrem uma resposta, vai forçar indiscutivelmente, de início, a uma redução de número de frequência. A capacidade de um AIRBUS, de um 767 ou de um 757, é prati-

camente a de dois 727. Então resulta que, ou seja através desse processo de simples substituição de um avião por outro, em que você coloca à disposição o dobro da oferta, vai gerar uma redução de frequência e conseqüentemente o senhor vai passar a produzir mais, voando menos. Então, o senhor vai ter um menor número de aviões voando com menos tripulantes.

RA — A colocação de um avião com o dobro da oferta em um mercado em recessão vai, em determinadas linhas, ferir o princípio da frequência, isto é, o usuário verá reduzida a oferta de horário à sua disposição e, em contrapartida, nos horários ofertados o aproveitamento será baixo.

Deste modo, estamos fazendo a mesma pergunta anterior, de outra maneira: o excesso de oferta dos "WIDE BODY", numa mesma época, não irá desequilibrar o mercado?

HS — Talvez de início ele crie determinados problemas, porque, como disse anteriormente, o nosso sistema operacional não é só de linhas de pequeno percurso; ele é de grande percurso. Isto exige dimensionamento de frota. E esse dimensionamento de frota ainda vai pertencer em 80 por cento dos casos aos aviões atuais que são da ordem de 100 lugares. Teve um assunto abordado anteriormente que gostaria de deixar bem claro. Esta idéia que a tarifa aqui é muito elevada não é verdadeira. Eu vou-lhe dar dados positivos.

RA — É o que dizem. Que a tarifa no Brasil é muito elevada, em comparação com outros mercados...

HS — Eu concordo em que, para o poder econômico atual do brasileiro, a tarifa aérea é realmente um pouco elevada. Mas, a partir de 500 a 600 km, ela é tremendamente competitiva com outro tipo de transporte, inclusive com o transporte particular que seria o automóvel e até mesmo o Rodoviário, se considerarmos que o tempo do brasileiro atualmente vale muito dinheiro.

RA — O mercado internacional anda muito conturbado, dando, inclusive, para usar um termo muito em voga, a **pirataria**. Implantada pelas companhias independentes, principalmente nas rotas do Atlântico Norte, tirou o mercado das companhias regulares que resolveram comprar a briga, com resultados desastrosos. Somando-se a isto ainda a recessão do mercado e o aumento do preço de combustível que piorou ainda mais a situação, como foi que a VARIG conseguiu, no exercício do ano de 1981, ao contrário da quase totalidade das companhias aéreas do mundo, apresentar resultado positivo?

ENTREVISTA HÉLIO SMIDT

HS — Na verdade, o mercado em 81, no campo internacional, tornou-se ainda mais crítico do que o de 1980. Em alguns setores internacionais em que operamos, crescimento não houve e, em outros, houve até quedas bastante acentuadas. No nosso caso aqui, regionalmente falando, a queda que houve no mercado do cone sul foi da ordem de mais de 50%. Tivemos, também, principalmente naquela aviação nossa que tem um grande peso nas nossas operações, que é sobre o Atlântico Sul, crescimento zero. Então, é evidente que este tipo de situação, e exatamente pelo emprego de aviões de determinado excesso de oferta, acaba gerando situação de pânico, em que as empresas procuram não mais meios de "marketing", no sentido de gerar um crescimento de mercado, mas simplesmente de roubar praticamente o mercado da outra, através de processos não muitas vezes lícitos e muitos sérios. Neste particular, entretanto, aqui no Brasil, têm sido adotadas medidas disciplinadoras muito sérias e que estão começando a produzir resultados. Uma fiscalização muito eficaz e muito profícua vem sendo feita através do DAC, mas isto não é o suficiente, pois se sabe que, por mais que se montem determinados órgãos de controle, esta coisa é difícil de ser eliminada. O ano de 1981 claro que a VARIG não fechou no azul, no serviço internacional. Operacionalmente ele esteve no vermelho. O que permitiu à VARIG atravessar o ano de 1981 em termos globais, somados os dois setores em que atua, doméstico e internacional, é que internamente ela teve um resultado razoável e dedicou-se, também, a outros tipos de venda e serviços que lhe permitiram concluir o ano um pouquinho acima do nível de água do barco. Coisa insignificante; mas, dentro da atual crise conjuntural, nós consideramos um fato realmente importante. Para nós foi muito salutar. Esperamos que 82 não seja tão cruel, tão árduo quanto o foi o ano de 1981, no campo internacional. Mas creia que não está fácil, na área internacional, conseguir compatibilizar a operação, já não digo dando lucro, pelo menos dentro de uma linha de operação sem prejuízo.

RA — Como o senhor enfoca e vê a pretensão americana de praticamente "empurrar" mais duas companhias para operar aqui no Atlântico Sul? E isto é tão mais significativo quando o presidente da Pan American chega aqui e diz que uma de suas linhas mais

rentáveis são as que a PAN AMERICAN faz para a América do Sul...

HS — Nesta própria afirmativa do presidente da Pan American está basicamente a resposta e do acerto da política desenvolvida pelo nosso Governo, através do Ministério da Aeronáutica, em que ele, como transportador estrangeiro, reconhece não-publicamente e não tão diretamente o acerto da medida e dessa política, e o faz dizendo que sua linha aqui é rentável, coisa que deixará de ser no momento em que for permitida a operação de mais dois ou três operadores, que evidentemente vão dividir com ele, do lado de lá, as possibilidades econômicas do setor que for explorado. De nossa parte, estamos, não digo despreocupados; estes são entendimentos que são feitos a nível governamental e correm por exclusiva competência do nosso Governo, através da CERNAL e do próprio M Aer. Mas tudo indica que, desse "affair" todo, nós hoje, dentro de uma nova colocação de política dentro de um novo posicionamento e do Brasil, vamos obter sucesso dentro das negociações que estão sendo entabuladas com os Estados Unidos.

RA — Partindo para um outro extremo, diríamos que a VARIG sempre se preparou para o futuro. Mas aquele belíssimo parque industrial no Galeão não foi um imobilizado muito grande? Sua amortização não se tornou um peso financeiro enorme? Ou o investimento está retornando mediante seu total aproveitamento, com prestação de serviços a terceiros?

HS — Muito bem colocada a sua pergunta e ela vem complementar aquilo que eu havia dito ainda há pouco, de que isto é que nos tem hoje possibilitado manter o nosso barco acima da linha d'água que é a colheita, digamos assim é o custo benefício dos investimentos nesta tecnologia que a VARIG vem fazendo nos últimos dez, doze anos. Não só no parque de manutenção, no parque industrial no Rio de Janeiro, no Galeão, mas também na parte mais sofisticada, a de eletrônica, e também na parte de "OVER HAULL", até o nível das aeronaves em Porto Alegre, é o que nos tem permitido colher benefícios desses investimentos com a venda de serviços e tecnologia para o exterior.

RA — Uma curiosidade, sobre o destino daquela que ainda é uma excelente aeronave, o que a VARIG pretende fazer com os BOEING 707?

HS — Bom, este avião nós ainda vamos ter que manter alguns deles, porque há determinados tipos de linhas que, por mais que se queira, não têm outro tipo de avião que se preste a elas (o caso de algumas linhas para a Europa, para o Equador e alguns outros segmentos de linhas pequenas). É ainda um avião que, em qualquer pensamento de novas linhas, ainda é um desbravador. Mas a idéia é nós alienarmos a maior quantidade de aviões. É vendermos. Esta é basicamente a idéia. Não é dito que este avião talvez não possa ser empregado ainda, acredito eu, em tráfego de carga, não mais no setor internacional, porque ele, pelo seu custo operacional, exigiria uma tarifa que dificilmente se encontraria lá fora. Mas talvez, aqui dentro do Brasil, este avião, como cargueiro, deve eventualmente ser aproveitado.

RA — Como última pergunta. Uma companhia do porte da VARIG trabalha muitos anos na frente. Então, nós perguntaríamos qual é a estratégia dentro do contexto atual, em que a indústria aeronáutica passa por crises muito grandes? Qual é o caminho que a VARIG projeta para o futuro?

HS — Realmente, atravessamos uma fase muito difícil. E, hoje, não somos nós que o dizemos, mas são as grandes autoridades econômicas que conduzem os nossos destinos, de que planejamento a longo prazo é quase um exercício de futurologia. Isto se aplica muito bem para o nosso tipo de atividade, porque no exercício dessa indústria há a necessidade de planejamento a longo prazo, o que realmente torna essa tarefa uma das mais difíceis de serem exercidas.

Julgamos que 81 nos desse a condição indispensável de absorção da introdução do DC-10, em substituição ao B 707. Infelizmente, a demanda de tráfego nos roubou um pouco a alegria de ver bem completo este desejo. Indiscutivelmente isto será conseguido em 1982, e daí partir para aumentar a nossa participação na concorrência seríssima que temos com aviões de outras bandeiras, para aumentar o nosso espaço de atividade. Esta é uma das soluções que se nos afigura mais prática e mais razoável e necessária para evitarmos o problema social causado pela troca de aviões de mais capacidade, no sentido de absorvermos logo a ociosidade que isto gerou dentro de nossa casa. Estamos preparados para aumentarmos, se necessário for, no mínimo em mais 30% a nossa capacidade no campo internacional. Falta é mercado.

NOVA DIRETORIA DO CLUBE

Em Sessão Solene, de 08 de janeiro de 1982, sob a presidência do Tenente-Brigadeiro-do-Ar Victor Didrich Leig, Presidente do Conselho, foram empossados os membros da Diretoria eleitos na 308ª

Reunião, Sessão Ordinária do Conselho Deliberativo do Clube de Aeronáutica, realizada em 09 de dezembro de 1981, para dirigir os destinos do Clube, durante o biênio 82/83:

Presidente:

Tenente-Brigadeiro-do-Ar WALDIR DE VASCONCELOS

1º Vice-Presidente:

Major-Brigadeiro-do-Ar ALFREDO HENRIQUE DE BERENGUER CESAR

2º Vice-Presidente:

Major-Brigadeiro-do-Ar ISMAEL ABATI

Diretor da CHICAER:

Cel Av RR FRANCISCO GABRIEL XAVIER DE ALCÂNTARA

Na oportunidade, foram convidados para exercer a direção dos diversos Departamentos do Clube os associados a seguir relacionados, que também foram empossados:

Departamento Administrativo

Brig-do-Ar RR HÉLIO RANGEL MENDES CARNEIRO

Departamento de Facilidades

Brig-do-Ar RR HÉLIO RANGEL MENDES CARNEIRO

Departamento de Relações Públicas

Maj Int JAIRO JOSÉ SOUZA DA SILVA

Departamento Social

Ten Cel Int RR JOSÉ PINTO CABRAL

Departamento Técnico-Cultural

Ten Cel Av GILBERTO PACHECO FILHO

Departamento de Finanças

Cel Int TYDIO RAMOS FIGUEIREDO

Departamento de Secretaria

Cap Adm GUTTEMBERG RODRIGUES PEREIRA

Departamento Cooperativo

Maj Int FERNANDO JOSÉ CHAGAS PENA

Departamento Jurídico

Ten Cel Int ANTONIO CARLOS RODRIGUES SERRA DE CASTRO

Departamento Beneficente

Maj Int JOÃO EVANGELISTA FONTES

Departamento Patrimonial

Cel Av ADYR DA SILVA

Departamento Desportivo

Maj Int HIGINO ROLIM ROSA NETO



PRESIDENTE
TENENTE-BRIGADEIRO-DO-AER WALDIR DE VASCONCELOS

Natural do Estado de São Paulo. Função atual: Diretor do Departamento de Aviação Civil.



PRIMEIRO VICE-PRESIDENTE
MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AER ALFREDO HENRIQUE DE BERENGUER
CESAR

Nasceu no México. Foi registrado no Consulado Brasileiro. Função atual: Comandante do III COMAR.



SEGUNDO VICE-PRESIDENTE
MAJOR-BRIGADEIRO-DO-AR ISMAEL ABATI

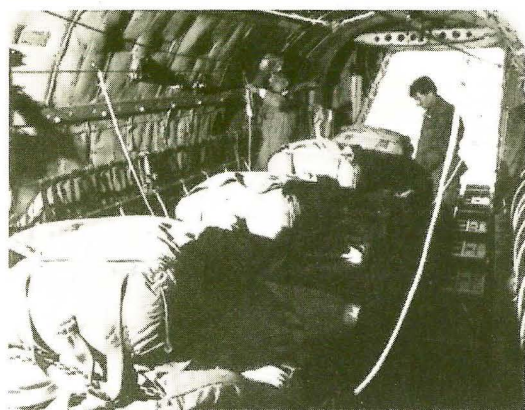
Natural do Estado de São Paulo. Função atual: Presidente da Caixa de Financiamento Imobiliário da Aeronáutica.



DIRETOR DA CHICAER
Coronel-Aviador RR FRANCISCO GABRIEL XAVIER DE ALCÂNTARA

Natural de Minas Gerais. Pertence à Reserva Remunerada da Aeronáutica.

noossa presença no céu



O G 222 é o único avião de transporte militar, de médio raio de ação, atualmente disponível no mercado. Suas possibilidades operacionais e sua grande confiabilidade, mesmo em condições críticas de voo, são assegurados pelos modernos turbo propulsores GE T 64 P 4 D.

Sua ampla capacidade volumétrica lhe permite transportar uma extensa variedade de cargas (até 9 toneladas) ou 53 soldados completamente equipados. Pode, ainda, lançar 42 paraquedistas ou cargas pesadas de até 5 toneladas.

Os instrumentos de voo e os sistemas eletrônicos mais refinados permitem-no operar em quaisquer condições atmosféricas, independentemente de ajudas terrestres.

O G 222 está homologado para emprego operacional com uma tripulação de, apenas, duas pessoas.

O G 222 pode decolar e aterrar de rústicas pistas semi-preparadas. Pode ser rapidamente adaptado para realizar missões de busca e salvamento, evacuação aeromédica, aerofotogrametria, combate à incêndios e calibragem de auxílios de rádio-navegação. E tudo isto a um baixo custo de operação.

**AERITALIA**
società
aerospaziale
italiana

80125 Napoli - Piazzale Tecchio 51
P.B. 3065
Tel.: (081) 619.522-619.721-619.845
Telex: 710370 AERIT

OUTRO



1º LUGAR.

HORA: 10:35

DATA: 19 de fevereiro de 1982

LOCAL: Renton, Washington

EVENTO: Vôo Inaugural do 757

A decolagem foi perfeita. O vôo suave e silencioso. E o pouso foi realizado com precisão.

O primeiro vôo do 757 é um marco importante na era da economia de combustível. Um único 757, operando durante um ano, economizará combustível suficiente para transportar cento e oitenta e seis passageiros, doze vezes em volta da Terra.

As empresas de aviação sabem o que o 757 representa. Até agora a Boeing já recebeu mais de cento e vinte encomendas e pedidos para cinquenta e seis opções.

Há cinco meses o Boeing 767, outro especialista na redução de gastos com combustível, fez seu primeiro vôo, devendo entrar em serviço comercial em setembro. O Boeing 757, no início de 1983, também entrará em serviço.

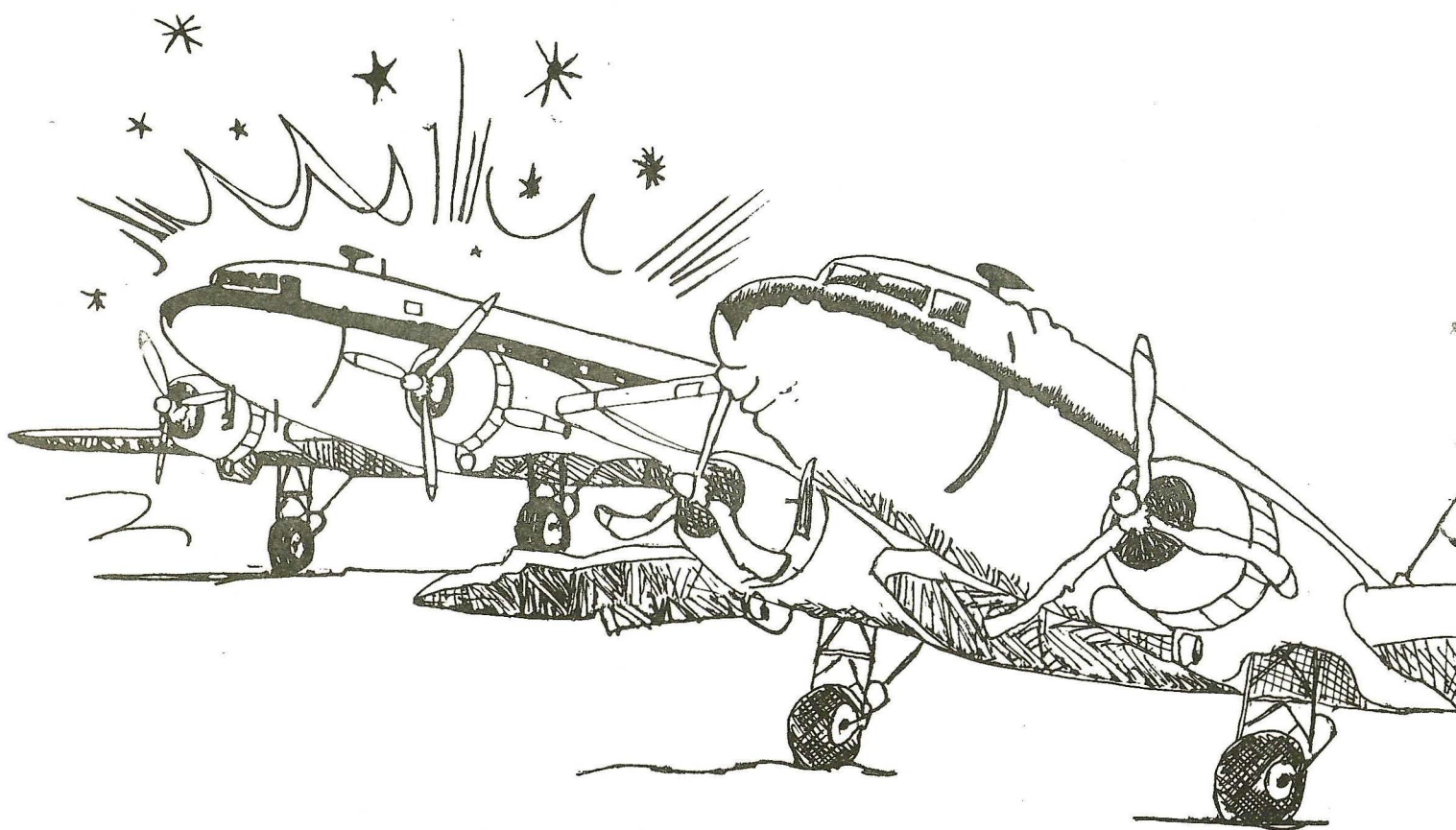
Nenhum outro fabricante, em qualquer época, fez de uma só vez tamanho investimento em tecnologia, horas de trabalho e dinheiro. Investimento que em breve estará pagando dividendos.

Economizando combustível para as companhias e divisas para o país.

BOEING
Tornando o Mundo Menor.



PASSARINHO



Para este desordenado amontoado de reminiscências, poderia também ter usado o título de **O meu tempo de passarinho**. Teria conotações mais subjetivas, estabelecendo, por outro lado, o contraste entre minha vida de hoje e a vida de aviador que levei. Hoje, que as minhas atividades já de há muito me retêm nos grilhões de faina burocrática, sou piloto de uma possante quadrigaveta, refestelado numa cômoda cadeira giratória de boa fabricação. Não me faltam as emoções e os temores, estes por vezes maiores do que os daqueles tempos, nem os desafios. O que falta mesmo é o aspecto passarinho. Difícil explicar. O aspecto passarinho desapareceu de forma tão cabal que, a maior parte do tempo, me esqueço de já ter sido aviador. Surpreendo-me, de repente, procurando explicar os mistérios do voo e suas delícias a simples mortal terrestre qualquer. Só então caio em mim: mas é lógico, pois eu já fui aviador!

Certa vez, vinha solenemente instalado no banco traseiro de um quatro portas, conduzido por competente e correto motorista da organização onde exercia minhas atividades, com a cabeça cheia de importantes e transcendentais problemas relativos ao cargo que ocupava. Ao pararmos no sinal de trânsito de um cruzamento, encostou ao lado um lustroso automóvel preto do Gabinete do Ministro da Aeronáutica e fui tomado de surpresa por um brado inesperado do passageiro do carro oficial: **O aviador maluco... é você mesmo!** Era o meu amigo Rui Moreira Lima, então Tenente-Coronel, garboso e cheio de alamares, que servia no Gabinete do Ministro. Naturalmente, levei um grande susto até retomar plena consciência da minha condição de ex-piloto e da permanente alegria informal de passarinho que os caracterizava a todos.

Hoje, embarco disciplinadamente como passageiro da Ponte Aérea e não sinto qualquer espécie de revolta como

aquele olhar de desprezo com que os comissários de bordo examinam os reles passageiros para verificar se estão com os cintos de segurança atados. É porque, realmente, naquele momento não me ocorre já ter sido piloto. Pois do contrário, pelo menos mentalmente, oporia àquela expressão de superioridade do bom comissário um fulminante olhar de desdém e pensaria, cá c'os meus cintos: **P'ra que tanta empáfia seu bestalhão; afinal, você de cinto de segurança deve entender muito pouco, porque garanto que você nunca fez um 'loop' invertido!** — Mas nada disso me passa pela cabeça. Pelo contrário. Perfeitamente desencarnado do meu corpo de piloto como estou, desempenho instintiva e humildemente o meu papel de passageiro obediente. **NÃO FUME** e eu apago logo o cigarro. **USE CINTOS** e eu depressa o afivelo, bem justo. Quando a comissária passa, altiva, para ver se as ordens foram cumpridas, ainda adoto o requinte de remover o jornal para que possa ver que estou mais amarrado do que uma peça de mortadela. Confesso entretanto que a minha fleugma de bom passageiro às vezes sofre arranhões quando, viajando na América Central em companhias da região, sou afrontado inadvertidamente com um **ABROCHEN SUS CINTURONES** luminoso. Por segundos fico perdido. Quando me restabeleço, me irrita porque afinal não é preciso ser tão enfático e categórico para dizer uma coisa tão simples! E tem mais: eu sou piloto e estou cansado de saber que o uso do cinto é necessário e decisivo na hora do pouso, da decolagem e da turbulência! Ora bolas! Olé!

Como dizia, o que me deve faltar hoje é aquele espírito de passarinho. Não que eu tenha ficado mais sisudo ou, por ilação, que no meu tempo de aviador tivesse menos juízo. Nada disso. Sentir-se passarinho é apenas um estado de espírito; nada mais do que uma atitude característica em relação às coisas da vida. Não implica em brejeirice fundamental, irresponsabilidade ou qualquer coisa do gênero. Mesmo porque o passarinho é um sujeito esforçadíssimo e compenetrado e leva tudo muito a sério. Não fosse ele assim, cairia nos seus vãos e seria comido pelo gato. Todos sabem que a mão-de-obra do passarinho, apenas para sobreviver, é considerável. É um bichinho extremamente morigerado e de hábitos corretos. Nunca ouvi falar em passarinhos devassos ou boêmios. A vida que levam não dá margem para essas frivolidades. Por outro lado, já li sobre os passarinhos que atravessam o oceano em voo direto, sem escalas, os que pairam no

ar, como os beija-flores, ou, ainda, os que se encarregam de transferir o pólen para provocar a floração de muitas variedades de plantas. Além do mais, são todos instrutores de voo. Ensinam os filhotes a voar com muito menos tempo do que nós. Não é preciso insistir. Para mim, o passarinho é um cara muito competente, esforçado, sério e alegre. É isso: alegre! É isso que o distingue dos demais do reino animal.

A alegria é o seu distintivo. Pode ser apenas fachada, mas é uma alegria permanente e contagiante. Quem vê passarinho e não sorri não deve ser boa coisa. É um teste que deviam fazer no psicotécnico para motoristas, para evitar o acesso ao volante de matedores em potencial.

Li, um dia destes, que uma alentada pesquisa de médicos e psicólogos norte-americanos chegou à conclusão de que, entre um grande número de loucos de toda sorte, o traço comum mais destacado era o de que 80% destes loucos não gostavam de animais nem de crianças. Olho neles!

Pode ser que o passarinho por dentro seja até um melancólico ou um **blasé** de tanto variar de ambiente e de poder ir depressa aonde quiser, a seu bel prazer. Não importa. Importante é que transmite e é a própria imagem da alegria.

Penso assim. Eu posso ficar horas olhando passarinho sassaricando, tirando fino na superfície de um lago ou soltando-se de um ramo alto como um torpedado para abrir as asas, no último momento, apenas para acolchoar seu suave pouso na relva. Já uma belíssima e imponente vaca holandesa, por mais honrada, laboriosa e produtiva que seja, não me inspira o menor encanto. Em vez de voar, rumina. Reconheço que é obrigada a ruminar por imposição de seu processo digestivo, mas, seja por que for, eu continuo não gostando de bicho ou gente, que fica horas mastigando e babando pelo canto da boca. Passarinho não; além de ser uma criatura alegre, sabe comer decentemente, sem aquela pesada vulgaridade.

Acho que não é preciso insistir. É uma questão de gosto. Acho até que o passarinho é melhor símbolo para o brasileiro do que o macaco, tradicionalmente adotado, por solerte sugestão dos nossos vizinhos platinos, inventores da alcunha pejorativa **los macaquitos**.

Reparem que, com toda aquela exuberante alegria, o passarinho não brin-

ca em serviço, nem faz pose. Desincumbir-se de suas tarefas com bom humor e eficiência é importante e não ser metido a besta é, pelo menos, mais agradável. Quem é metido a coisa é pavão, que, além de não ser passarinho, nunca aprendeu a voar direito. Certa feita, eu estava no Aeroporto de Orly, esperando o Jorge Pontual, comandante da Panair, que chegaria num voo Lisboa-Paris. Sentei-me estrategicamente defronte ao portão pelo qual chegam as tripulações dos voos internacionais. A Panair do Brasil, na época, utilizava a aeronave mais moderna de então, o Super-Constellation, assim como as demais grandes empresas estrangeiras. Enquanto esperava, assisti à chegada de várias tripulações de diversas raças.

Chegou uma tripulação da **LUFT-HANSA** — é pronunciado como a abertura de válvula de um tanque de ar comprimido — quase marchando, de passo certo, escalonados por ordem hierárquica; na frente, o comandante com olhar sinistro de herói wagneriano e com o peito estufado, preparado para proferir a qualquer instante **LUFFF-THANSA**, com um poderoso jato de ar. Um, dois, um, dois, um, dois...

Para aliviar o ambiente de tensão deixado por aquela aguerrida equipe, chegou, em seguida, uma tripulação inglesa da **BRITISH OVERSEAS AIRWAYS**. Sumiram do saguão as nodosas nuvens da tempestade e os trovões. É como se tivesse entrado sorrateiramente um véu de névoa acinzentada para encobrir ainda mais a discreta e correta passagem da tripulação britânica da **BOA**, que se fazia notar pelo empenho em não se fazer notar. Com um surdo murmúrio gutural, passaram como uma revoada de gansos silvestres.

Logo depois, um grupo de compleições heterogêneas com os uniformes cintados, uns bonés pequenos, andando com os braços meio abertos, sem oscilações, e dando um ligeiro impulso de ponta de pé a cada passada como se pretendessem deslanchar para um trotte. Fáceis de identificar, menos pelas listas douradas do quepe do comandante, como os que usavam os antigos fiscais dos bondes da Light, do que pelo olhar superior e distante com que fitavam um horizonte longínquo, por sobre as cabeças de todos os circunstantes. Um olhar que dizia de como era enfadonho ter que viver num mundo de tantos bárbaros, quando, afinal, seria tão melhor se todos fossem cultos, inteligentes e brilhantes como os franceses! Quando o primeiro oficial se diri-

giu ao comandante num rolar de cascalho em fundo de poço, este, à guisa de resposta, apenas fez beicinho, franziu o nariz, entortou um pouco a cabeça para bombordo e imprimiu uma expressão de ceticismo ao olhar impávido e distante.

Surge a turma da **KLM**, os **Flying Dutchmen** (Holandeses voadores). Tudo loirinho, nariz de ponta de botina e lábios róseos carnudos, geralmente meio entreabertos, numa expressão que oscila entre um sorriso débil e uma sardônica contração de velhaco. As comissárias de caminhar pesado, meio recurvadas como se ainda trouxessem a vara com os dois baldes de leite nas costas e arrastassem aqueles imensos tamancos de bico empinado que deram o nome à sutil arte da sabotagem. Sob o saltitar dos olhos azuis e as bochechas sardentas, a tagarelice de vocábulos com enormes grupos de vogais repetidas: **Schooooo greeeeet vangiiiiiiist...** — pode não ser correto, mas soa assim. Lá se vão arrastando os seus **sabots** e pensando em diamantes.

Logo depois, a **ALITALIA**. Boa pele, cabelos azeitados, bons dentes, gestos largos, elegantes e teatrais. O comandante, já com um rodapé prateado surgindo por sob o boné, andando bem inclinado para a frente, com os pés bem abertos e o traseiro empinado. O queixo projetado e uma das ombrelhas alçadas num imenso arco. Lá com os seus botões doirados: Esses franceses não são de nada, vamos às francesas...

Novamente um grupo para umedecer a atmosfera tão carregada de eletricidade — uma tripulação da **SCANDINAVIAN** mesclada com outra da **AIR INDIA**. Um prato exótico! Uns suecos muito alvos e grandes, arrastando erectamente seus corpanzins, misturados com aqueles indus de gestos comedidos e suaves, mas que parecem não ter lavado o rosto depois de transitarem horas e horas por uma poeirenta estrada de barro marrom. As moças da **AIR INDIA** com aquela drapejada indumentária de panos vaporosos e os cabelos negros repuxados para trás, brilhando como se ainda estivessem molhados, após um mergulho nas pardas águas do Rio Ganges. Estranhei a ausência de uma espécie de superpinta no meio da testa das comissárias. Vai ver aquilo é insignia de nobreza.

Repassava, mentalmente, o contraste entre as brancas paisagens escandinavas e as ruas de Calcutá, fervilhando de seres famintos e de profundo olhar fatalista, quando sou despertado pela rápida e cadenciada cami-

nhada de uma tripulação da **IBÉRIA** que se aproximava com o ar decidido e orgulhoso. **Toc, toc, toc, toc, toc...** **GRANÁÁÁÁDA!**

O próprio estado-maior do conquistador Hernan Cortez disfarçado em tripulação da aeronave! Nada lhes foi perguntado e, por isso, nada disseram. Mas garanto que, pelo jeito do **El Señor Capitain**, mantinham o firme propósito de jamais esmorecer em sua flamante trajetória de conquistas do ar, com sangue, suor e lágrimas, **olé!** Quando, inadvertidamente, um grupo de nédias senhoras obstruiu sua passagem, **el señor Capitain** deu uma súbita estacada, com um ligeiro estrepitar de tacos — **tac, tac, tac** — digno de bailarino andaluz. No que as honradas matronas rolaram para outro sítio, a equipe, sem qualquer pré-aviso, arrojou-se novamente em sua marcha triunfal.

A seguir, uma lufada de Novo Mundo com o aparecimento de um grupo da **PANAM**. O **captain** com ares de executivo desengonçado, ainda preocupado com a administração do voo. O primeiro oficial, um ossudo Texano de pernas arqueadas que, para maior conforto, nos seus dias de folga provavelmente lia estórias em quadrinhos em casa, montado numa sela sobre um cavalete. As comissárias arrumadinhas, com cosméticos modernos, apumadas e saboreando a efêmera elegância, enquanto a inexorável matronice da raça não sobreviesse. Na conversa entreouvava-se uma predominância de cifras... **87 degrees... 670 pounds... 19 inches... 42 percent... 3 o'clock p.m. ... 55 dollars...** A ginga do grupo era descontraída, mas as fisionomias tensas, com sorrisos de anúncio de dentifrício.

A **JAPAN AIR LINES** expeliu um magote de formalíssimos tripulantes, baixos, atarracados, sérios e competetrados, cômicos de sua tradição e de sua responsabilidade, nos menores detalhes. As comissárias, a caráter, esmiuçando o chão com os seus passinhos reduzidos pela estreiteza dos quimonos. Mentalmente, **Banzai!!**

E, finalmente, a nossa **PANAIR!** A tripulação era diferente de todas as outras que por ali entraram. Nada de surpreendente nessa diferença, já que as outras também eram todas diferentes entre si. Mas essa tripulação em nenhum aspecto se assemelhava às demais. Ao contrário das outras, caminhava com naturalidade, sem qualquer afetação, como um grupo que poderia estar de camisa esporte, andando e batendo papo no calçadão da Avenida Atlântica. Grupo manso, descontraído

e alegre. Como passarinhos no solo. Ciscando prá lá e prá cá, sem nenhuma semelhança com a atitude formal de quando estão voando. Todos limpos e bem uniformizados, porém sem aqueles excessos que o inglês chama de **over-dressed**, literalmente, **trajado em excesso**, que é aquela sutil diferença que distingue o cidadão medularmente alinhado do novo-rico embonecado ou do janota. É claro que não impressionavam os incautos turistas de aeroporto como a teutônica equipe da Luft-hansa, nem como os Vikings da Scandianavian ou os Ibéricos descendentes de heróis da Grande Armada (**de antes de Trafalgar**) ou os misteriosos e supereficientes japoneses. Não, não impressionavam nada. E se alguém lembrasse aos turistas de aeroporto de que, afinal, aqueles aeronautas brasileiros tinham como patrono aquele mineirinho do chapéu grande que foi pioneiro com o seu 14-BIS, estaria perdendo o seu latim e, possivelmente, pondo em dúvida inclusive as façanhas do nosso **Monsieur Santos-Dumont**. Mas como? Com aquele ar tão casual assim? Não, não podem ser grande coisa! E, depois, não têm dois iguais — olhe só, um moreno baixinho e truncado, o outro meio ruivo, magro e nargudo; aquela comissária **mignone** que mais parece um bibelô do que uma eficiente mulher voadora! É mais ou menos assim. A tripulação da **PANAIR** não provoca admiração. O que, digase de passagem, em nada os afeta. Começa que nem estão tomando conhecimento dos turistas de aeroporto — estão mais preocupados com as comprinhas, com os bons papos nas horas de folga e com a especulação sobre as delícias do regresso. O clima é de despreocupação e de bom humor — basta a concentração e a tensão na hora do serviço, na hora do voo. Como passarinhos.

Não fazem pose porque simplesmente não lhes ocorre que o fato de voar seja alguma coisa extraordinária. A vantagem está em ser gostoso voar, nada mais. Mas, também, é preciso lembrar que, no Velho Mundo, uma enfermeira que aplica injeções intramusculares o faz com um cerimonial e uma pompa muito maiores do que um famoso cirurgião cardiologista de São Paulo. O que não significa que a injeção seja melhor dada do que a aplicada pelo mulatinho ajudante de farmácia de subúrbio do Grande Rio. O Roberto Bueno, médico e meu amigo, que o diga.

Estávamos juntos em Nápoles disputando um campeonato mundial de vela. Ele timoneiro e eu tripulante. Acome-

tido por uma insuportável dor de dente provocada por um abscesso, o Roberto, médico, acedeu à minha insistência em que devesse tomar uma injeção de penicilina. Fomos à farmácia e declinamos o nosso intento. Qual nada! Injeção? Só com a enfermeira diplomada. Havia uma ali perto, muito capaz. Era o jeito. Compramos o antibiótico e comparecemos ao ambulatório particular. Eu ali, firme, para dar o meu apoio moral e para reconfortar o Roberto, que, como todo bom médico, tem medo até de drágeas, quanto mais de uma intervenção daquelas. Foi muito divertido. Compenetrada, a enfermeira ordenou-lhe que deitasse de bruços e baixasse a calça para descobrir a região glútea. Obedeceu. Após um ritual de fervuras do instrumental a enfermeira espetou-lhe, solemente, o traseiro. Deixou a agulha espetada e, só então, foi encher a seringa com o antibiótico. Entrementes, Roberto, naquela posição humilhante, arpoado, se torcia de impaciência, enquanto eu o fitava em atitude de sutil deboche. Bufonarias do berço da civilização moderna — Teatro geral.

Pois é. Os aviadores nacionais não impressionam. Nem por isso seu desempenho, segundo os parâmetros internacionais, seria desabonador. Houve tempo em que uns tantos pilotos de linha aérea brasileiros eram contratados pela impoluta Swissair, assim como pela TAP dos nossos irmãos lusos. Os eventuais problemas que se teve notícia terem surgido com os aviadores tropicais nas organizadas hostes voadoras suíças não foram de ordem técnica ou profissional, mas sim de origem comunitária.

Na Suíça, é tácito, o sujeito deve funcionar como um relógio. No trabalho, em casa, no clube ou na via pública ele é o mesmo: tic-tac, tic-tac, tic-tac, com pensamentos geométricos e, de preferência, simétricos. Qualquer arroubo de imaginação ou de costumes é mal visto e cheira a extravagância. Dizem que seria por isso que são tão comedidos em matéria de arte, de um modo geral. Em compensação, os queijos são bohs — prefiro os franceses — e os relógios, ótimos.

Segundo os críticos mais categóricos, nem mesmo o relógio cuco seria invento suíço e sim de um alemão. Respeitemos, contudo, este singular relógio do passarinho pontual como um dos importantes símbolos da Helvética Confederação. Contam que certo relojoeiro suíço, proprietário de um relógio cuco particularmente pontual e de grito agudo, após uma noite de serão na

fábrica, embrenhou-se numa choparia com os companheiros e amarrou uma carraspana respeitável. Regressando ao lar, a consciência que lhe sobrava aconselhou-o a precaver-se da possível ira de Gertrudes, sua mulher. Ao pé da escada que levava ao quarto de dormir, descalçou as botinas — subiria de mansinho e se deitaria sem que ela o percebesse. A meio caminho, pé ante pé, o raio do cuco disparou e berrou duas vezes no silêncio da noite gelada. Duas horas da madrugada! Anton quase caiu da escada, porém, num rasgo de presença de espírito, achou melhor transformar aquilo em onze horas da noite, caso a mulher tivesse acordado. Resolveu emendar mais nove possantes gritos de cuco, por sua conta. Após o feito, ofegante, ficou na escuta. Tudo bem! Galgou o resto da escada e deitou-se. Na manhã seguinte, na hora do café, entre bocados de pão preto com queijo, Gertrudes lhe disse: **Olhe Anton, você precisa consertar esse nosso relógio; ontem à noite o cuco, ao surgir, tropeçou, disse três palavras e depois cantou dezessete vezes! Você não escutou?**

Voltemos, porém, aos alados patrícios entre os quais figurava o nosso amigo José Carlos Marcondes, piloto da Swissair. Contam que a compenetrada burguesia dos Alpes olhava com muita desconfiança aquela brejeirice de passarinho que lhes era peculiar. Aquilo não inspirava confiança. Faltava a compostura que naqueles pagos é geralmente confundida com aquilo que nós chamamos pose ou empáfia. De certo, o relojoeiro, o banqueiro e o médico suíços, quando cessam sua atividade profissional, no fim de uma jornada, continuam, em casa ou nos locais de lazer, a ostentar os mesmos cacoetes da labuta quotidiana. Boca torta. Por outro lado, parece que a curiosidade feminina das loiras e rubicundas **fraüleins** era espicaçada e sua atração pelos informalíssimos ícaros dos trópicos em nada contribuía para melhorar o mau humor dos responsáveis pela empresa aérea, em particular, ou dos cidadãos suíços em geral. Se, por um lado, o seu desempenho técnico não pudesse sofrer críticas, o esterilizado organismo social acabou rejeitando e expelindo aqueles corpos estranhos de hábitos e comportamento tão insólitos. Passarinhos em terreiro de cabra.

O anedotário de aviação é pródigo em estórias de alguns dos seus preeminentes e estranhos pássaros. Todo aviador do meu tempo conhece as figuras de Joel Clapp e Homero Bezer-

ra. A par de sua competência profissional e de sua simpática personalidade, ofereciam, à margem, uma verdadeira ducha de bom humor, onde quer que estivessem.

As estórias sobre o Joel, desde a sua participação na campanha da Itália como integrante da 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação, sob o Comando do saudoso Major Beloc, até o fim de sua longa carreira de piloto de linha aérea na empresa Cruzeiro do Sul, dão para encher uma noite. Como o Homero, além das artimanhas que engendrava, o Joel Clapp era um caricaturista dos fatos e situações que relatava.

Conta que, num certo pernoite em Fortaleza, encontraram-se duas tripulações da Cruzeiro. Uma vindo do sul, a outra, do norte. O Joel comandava um avião recém-saído de uma revisão geral, novo em folha, brilhando. Estava tão satisfeito com o seu aparelho que, afirma, resolveu levantar-se uma hora antes da apazada e foi para o aeroporto só para poder ficar contemplando aquela beleza de aeronave nos primeiros alhores da manhã nova. Magnífico! Ao lado, estava estacionado o outro avião da companhia, que logo seguiria na rota oposta. Seu comandante era o piloto-chefe da Cruzeiro, um voadíssimo descendente dos alemães do antigo Sindicato Kondor, precursor da Cruzeiro. Segundo o Joel, aquele segundo avião tinha muitas horas de voo e, no regresso ao Rio, seria submetido a uma revisão geral completa. Ainda segundo o Joel, o avião estava: **feio, manchado, torto, sujo, com uma perna de trem de pouso mais encolhida que a outra, uma asa arriada, uma porcaria!** Aquele avião grotesco do piloto-chefe só fazia realçar a beleza e a majestade do seu próprio avião! Valeu a pena chegar mais cedo para gozar tudo aquilo! Aí, ainda embevecido, sentiu a mão do piloto-chefe que chegava, num descendente tapinha nas suas costas. Despertou e ouviu: **Bom dia Joel. Que bonita manhã, não acha? Olha, vamos fazer uma coisa — já falei com o nosso gerente de Aeroporto — você segue no meu avião e eu volto com o seu, está bem? — Que magnífico nascer do sol! Você parece não apreciar as coisas belas Joel... Se eu tivesse trazido a minha Leica com o novo filtro que recebi do meu tio de Hannover...**

Homero Bezerra merece um capítulo à parte. Onde estivesse, via-se um círculo de pessoas atentas a um locutor no centro, ele; de repente o círculo se rompia ao som de estrondosas gargalhadas, para logo em seguida se recom-

por, fechado e silente, para mais uma estória. Em qualquer lugar do Brasil, ao chegar-se a um aeroporto e vendo aquela roda formada, era quase certo ser o Homero contando suas estórias, a não ser que, excepcionalmente, fosse algum passageiro passando mal. Homero Bezerra era piloto do Serviço Nacional da Malária, que, depois, passou a ser o Serviço Nacional de Endemias Rurais. O substrato do humor do Homero consiste no paradoxo, no absurdo ou na contestação às imagens convencionais. Como piloto, que voava pelo Brasil afora, muitas vezes em aviões monomotores, basta uma frase muito sua para identificá-lo. **Tenho horror de decolar deste Aeroporto Santos-Dumont. Acaba a pista, começa o mar! Eu, que tenho medo de sardinha em lata, o que dirá de tubarão solto!**

Suas estórias sempre têm um fundo de verdade. Pega os fatos ou circunstâncias, tempera-os com sua fértil imaginação, faz alguns enxertos balanceados e apresenta uma verdadeira caricatura de qualquer episódio ou pessoa. Alguns dos seus perfis são obras-primas da síntese satírica. Referindo-se a três conhecidos membros da família aeronáutica nacional, o primeiro com fama de novo rico, o segundo sempre pessimista e transmitindo informações eivadas de preocupação e o terceiro famoso pelo seu sucesso com as mulheres, Homero os resumia numa só frase: **Fulano comprou, Sicrano contou e Beltrano conquistou...**

Durante certo período, Homero foi contratado pelo Álvaro Catão, como piloto de um dos aviões que usava para as viagens ao seu empreendimento carbonífero em Santa Catarina, como também para passeios, às vezes ao exterior. Como Álvaro Catão tem licença de piloto civil e gosta de pilotar, dizem que ele contratou o Homero mais pela companhia e pelo papo do que propriamente para pilotar. Este período fez frutificar toda uma safra de estórias do Homero:

Estávamos no Uruguai, na fazenda de um amigo do Catão, homem tão rico e com tanto gado de toda espécie, que vendia porco a minuto. Acertava com o comprador: Cinco minutos de porco a tanto o minuto — de acordo. — Abria a porteira da superpocilga e marcava no relógio o tempo enquanto a porcalhada passava...

Uma vez, em Los Angeles, fomos assistir a uma partida de pólo entre a seleção Americana e a equipe Argentina, campeã mundial. Estádio cheio. Entrou em campo o time americano — aplausos entusiásticos — todos sar-

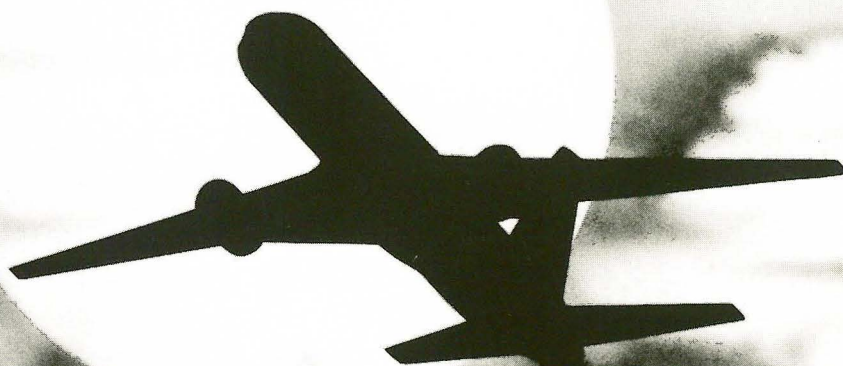
mentos, arreios de couro sintético e ferragens de aço inoxidável brilhante, num galope com firulas de rodeio e poses de Tom Mix — só faltavam os laços. Cinco minutos passados e nada dos argentinos. Dez minutos e a platéia impaciente. Surge então a equipe argentina. Silêncio da platéia espantada: os quatro cavaleiros apeados, em passo lento, com a ginga de bailarino de tango, conduzindo pelas rédeas seus pôneis. O Capitão do time com um bigodão e os cabelos pretos e brilhantes trespassados na nuca, como jaquetão. O capacete sob o braço esquerdo — sob o direito o taco; o punho espetado como rebenque de coronel de cavalaria inglês. Mansos! Alguns assovios de vaia. Os Argentinos montam e fazem uns volteios lentos, em galopinho, trocando de mão. Cumprimentaram o juiz — Que tal!

Começa o jogo. Argentino para Argentino, este para outro Argentino — Gol! Recomeça. Tá-tá-tá-tá-Gol. Dois a zero para os Argentinos. Quando estava dezessete a zero para os Argentinos — escore de pólo é assim, não tem goleiro nem impedimento — antes da nova saída no centro, o capitão argentino pediu tempo ao juiz. Reuniu a equipe e confabulou. Dada a saída, argentino bola, passa para seu companheiro, um "black" para o argentino da defesa e este, o maior e mais forte deles, tááá — Gol contra — Gol para os americanos! 17 + 1. Aí, velho, o estádio veio abaixo, aplausos frenéticos, chuva de pipocas, garrafas de coca-cola espoucando — plóf, plóf, plóf...

O Hilton Machado e o Aguinaga me convidaram para acompanhá-los num voo para Miami, onde iam trocar um Lodestar por dois Douglas. Chegamos a Miami à noite. Hilton falando com a torre, pedindo instruções para o pouso. Eu, de pé, entre os assentos dos pilotos, só observando. Hilton falando, a torre respondendo, Hilton olhando para o Aguinaga, este encolhendo os ombros, volta e mais volta sobre a cidade iluminada. Avião passando por tudo que é lado. Aí Hilton baixa o trem, reduz o passo, faz uma curva para a esquerda, alhetas semi-abertas, meio flap, reta final e eu de olho grudado no chão lá em baixo. De repente gritei para o Hilton: — Negativo velho! Você não acha que tem muito Chevrolet e Buick andando nesta pista dupla paralela! Era uma das principais avenidas de Miami...

Passarada estranha. Passarada alegre. Bons pássaros.

Por que a Rolls-Royce voa na frente da concorrência.



Quando foi lançado o Boeing 757, os seus primeiros compradores escolheram turbinas da Rolls-Royce. Por quê? Porque o motor RB 211-535 era o melhor. Já homologado para o transporte de passageiros, ele está 2 anos na frente da concorrência.

Comparado ao 727 de hoje, o Boeing 757 vai economizar 45% de combustível, graças principalmente às turbinas Rolls-Royce. O RB 211-535 é o resultado da mais avançada tecnologia e anos de experiência nos Tristar da Lockheed e nos 747 da Boeing.

Mas ser o melhor motor hoje não é suficiente. O 535 será cada vez melhor, devido ao desenvolvimento da tecnologia que mantém a Rolls-Royce sempre na frente, dando propulsão a aviões comerciais e militares, bombeando óleo ou gás, gerando eletricidade e equipando navios de 25 marinhas em todo o mundo.

ROLLS-ROYCE LIMITED
65 BUCKINGHAM GATE, LONDON SW1E 6AT



POLE-POSITION NA CORRIDA PARA O FUTURO.



O COMPLEXO INDU



O desenvolvimento cada vez maior das atividades da Viação Aérea Rio-grandense — VARIG — e o crescimento de sua frota, incluindo as aeronaves de grande porte (wide-body), como o DC-10 e o Jumbo 747, passaram a exigir dessa empresa maiores e mais complexas instalações de manutenção, de serviço de bordo, de treinamento de tripulantes e de pessoal de terra, e de tudo mais que se relaciona com o transporte aéreo moderno.

Vendo-se instada a abandonar as antigas instalações, por não permitirem ampliações e melhoramentos, a Empresa resolveu lançar-se na construção do seu complexo industrial, próximo ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro.

O complexo industrial, basicamente, vai-se dividir em ÁREA INDUSTRIAL propriamente dita e CENTRO TÉCNICO ADMINISTRATIVO, onde estão situados os edifícios para simuladores de voo dos DC-10, B-707, B-727 e B-737, além de simuladores para treinamento de cabina (CPT) desses mesmos aviões.

ÁREA INDUSTRIAL

Localizada nas proximidades da cabeceira-da-pista do novo Aeroporto, do lado do bairro da Portuguesa, a Área Industrial possui pouco mais de 200 000 metros quadrados. Sua construção atende a um plano-diretor, cujos objetivos primordiais foram, entre outros: a divisão da área em quadras, nas quais pudessem ser construídos prédios bem funcionais para atividades idênticas, semelhantes ou afins; permitir que, nas quadras, pudessem ser construídos, no futuro, outros prédios para abrigar as mesmas atividades, ou, num outro caso, ampliados os já existentes, sem prejuízo dos serviços de manutenção, continuando as atividades todas reunidas num mesmo local, sem desmembramentos, isto é, sem que fique parte numa quadra e parte noutra; permitir que a área total dos duzentos mil metros quadrados

pudesse ser ampliada para a construção de mais dois hangares, estacionamento e outros serviços; dar aos funcionários ótimas condições de trabalho, em ambientes amplos, confortáveis e bem iluminados; dar ao próprio plano um alcance de no mínimo 20 anos, período em que as instalações devem permanecer em padrão de funcionalidade.

Dentro desse critério, a área foi dividida em 7 quadras, cercadas de ruas arborizadas, destinadas a:

- Hangares
- Almoxarifado e Escritórios de Engenharia
- Motores (Banco de Provas e Oficinas)
- Oficinas Técnicas
- Oficina de Equipamento de Terra
- Refeitório e Administração da Área
- Estacionamento de Carros de Funcionários e Visitantes.

Por motivos de segurança e facilidade de vigilância, a área de estacionamento fica fora da área de trabalho, assim como as oficinas ficam após os vestiários.

OS HANGARES

Após estudos acurados, pesquisas e análises detalhadas de possíveis soluções, a VARIG decidiu que, em lugar de construir hangares de vãos pequenos e pouca altura, para abrigar aviões até o tipo do Boeing 707 e outros maiores para os limites dos "wide-bodies", seria de melhor conveniência, inclusive em termos econômicos, o levantamento de grandes hangares polivalentes que permitissem a permanência simultânea de várias aeronaves de sua frota, de tipos e dimensões diversas.

Desses estudos, concluiu-se que as dimensões mais econômicas e de maior versatilidade seriam uma largura de 135 metros, para uma profundidade de 110 metros e 29 metros de altura. Com essas dimensões, que foram adotadas, é possível ter, ao mesmo tempo, num

STRIAL DA VARIG

hangar, com portas cerradas, por exemplo, 5 aeronaves em serviço, sendo 3 do tipo DC-10 ou B-747, ou então 7 dos tipos B-707, B-727 e B-737, além de outras possíveis arruações.

Várias razões aconselharam a adoção da estrutura metálica, destacando-se entre elas a maior facilidade de execução comparada com o concreto pretendido, e a vantagem proporcionada pelas possibilidades de reforços e modificações, se necessárias, e a maior versatilidade para o uso de pontes rolantes.

Na previsão do plano-diretor há um prédio entre as duas edificações dos hangares; nesse prédio, também de estrutura metálica, funcionam os escritórios, serviços diversos e oficinas de apoio imediato aos hangares com 27 metros de largura, 110 metros de comprimento, para 17 metros de altura, em três pavimentos.

Os dois hangares e o prédio intermediário formam um bloco arquitetônico único, com as seguintes dimensões externas:

320 m de largura;
115 m de comprimento;
43 m de altura.

O peso total da estrutura metálica desse conjunto é de dez mil quinhetas e cinquenta toneladas; as fundações e estrutura do prédio intermediário têm capacidade para receber mais três pavimentos.

A estrutura do hangar é formada por cinco gigantescos pórticos espaçados entre si de 27,5 m. A cobertura é em telhas de alumínio que se lançam da parte superior de um pórtico para a inferior do seguinte, formando "SHEDS".

As vigas dos pórticos são recobertas com caixilhos de alumínio, com vidros especiais que proporcionam farta iluminação natural e perfeita circulação de ar.

As vedações laterais e dos fundos são feitas com chapas de aço pintadas. Na parte da frente, cada hangar possuirá quatro portas de trinta e quatro metros de largura, pesando cada uma aproximadamente 82 toneladas. Cada uma será dotada de dois sistemas independentes, para seus deslocamentos.

No piso, há 18 caixas especiais para suprimento de energia elétrica de 110/220 volts em 60 e 400 Hz, ar comprimido e intercomunicações. Essas caixas possuem tampas metálicas móveis, com capacidade para suportarem 50 toneladas. As caixas são interligadas por galerias subterrâ-

neas de serviço. Há uma galeria principal que vai de um hangar ao outro, atravessando o prédio intermediário, com 2,30 m de largura e 2,10 m de altura, que alimenta 3 galerias secundárias em cada hangar.

Embora tivesse sido estudada a possibilidade de montagem de toda a estrutura no chão, inclusive a cobertura e os caixilhos dos "sheds", depois içá-la com auxílio de equipamentos especiais até a sua altura definitiva e fixá-la nas colunas, esta idéia foi abandonada por ser considerada anti-econômica, apesar de tecnicamente viável.

Os sistemas e procedimentos de proteção contra-incêndio e combate ao fogo em hangares ainda são muito discutidos e controvertidos, mas já existe uma opção prática, de grande eficiência, adequada aos princípios que norteiam o plano-diretor. Assim, decidiu-se pela utilização, entre outros recursos, de: hidrantes de água e espuma através de canhões e mangueiras, também com acionamento semi-automático; sistema de espuma, tipo dilúvio, através de geradores estacionários de baixa ou média expansão instalados na estrutura da cobertura, com acionamento manual ou automático; detectores de chama, automáticos, apenas para aviso e pré-alarme.

Para atendimento do sistema, há uma reserva de água de aproximadamente um milhão e quinhentos mil litros, destinados, de modo exclusivo, a essa emergência. Há, permanentemente, uma equipe especializada, de plantão, para operar o sistema; parte desses elementos, sempre no posto de controle e comando, no qual serão recebidos os sinais emitidos pelos detectores.

Cada hangar foi projetado para receber 6 pontes rolantes de 10 toneladas de capacidade cada uma. Em 4, serão usadas talhas elétricas e nas outras duas, plataformas telescópicas.

As pontes possuem a capacidade de deslocamento de um lado para outro do hangar, sendo quatro localizadas do meio para a frente e duas para os fundos. Devido ao sistema de intertravamento, uma ponte pode ficar em continuação à outra; de modo que tanto as talhas, quanto as plataformas telescópicas poderão passar de uma para outra e assim atingirem qualquer ponto do hangar.

ALMOXARIFADO E ESCRITÓRIOS DE ENGENHARIA

Trata-se de um prédio em concreto, tendo um subsolo de quatro metros de pé direito, com mezanino em alguns trechos. O subsolo e o térreo destinam-se ao Almojarifado Geral e o 2º pavimento, aos escritórios de Engenharia de Manutenção de Aeronaves. Apesar de suas grandes dimensões, o prédio ainda pode ser ampliado no comprimento e acrescido de mais dois pavimentos.

Em virtude da sua localização, o Almojarifado ficará a curta distância das Oficinas e dos Hangares.

BANCO DE PROVAS PARA TURBINAS

O Banco de Provas tem capacidade para suportar turbinas de até 100 000 libras de empuxo e, inicialmente, está sendo usado para testar os seguintes tipos de motores:

- GE CF6-50C (DC-10)
- PW JT3D (B-707-320)
- PW JT8D-7 e -9 (B-727)
- PW JT8D-17 (B-737)

O projeto completo do Banco de Provas foi elaborado pela Aero Systems Engineering Inc. de Saint Paul, firma de longa experiência em projetos dessa natureza e complexidade. O Banco de Provas da VARIG utilizou a mais avançada tecnologia e assemelha-se aos projetados pela ASE e construídos, recentemente, por empresas do porte de uma TWA, UA e IRAN AIR.

O Banco compõe-se de um conjunto de dois prédios estruturalmente independentes. Um se destina ao Banco de Provas, propriamente dito, que é chamado ÁREA DE TESTES, e o outro à preparação dos motores a serem testados, que é chamado ÁREA DE PREPARO.

O prédio da Área de Testes é constituído por um túnel de concreto armado, onde fica a turbina a ser testada. Numa extremidade há uma torre de concreto para a entrada de ar necessário ao funcionamento da turbina em teste. Na outra extremidade há outro túnel, em concreto, terminando numa torre com 19 metros de altura.

Essas dimensões e formas são necessárias para permitir um fluxo normal de ar de 2 000 kg/seg, mas de modo que a pressão na câmara de testes não exceda a 10 cm de coluna d'água.

As paredes do túnel de testes têm capacidade para suportar 750 kg por

metro quadrado de pressão e seu piso está dimensionado para cargas de até 2 000 kg por metro quadrado. Para resistir a esse esforço e a vibrações, as paredes têm 60 cm de espessura e a laje da cobertura, onde fica pendurada a turbina em teste, 77 cm de espessura.

O tratamento acústico na tomada de ar, túnel e sistema de exaustão projetado pela firma NYBY (Granges Stal) é tal que os níveis de ruído, em qualquer ponto em raios em torno do BANCO DE PROVAS, com turbinas GE e PW especificadas operando com o empuxo máximo, não excederão os limites seguintes:

- raio 30 m 85 decibéis
- raio 100 m 80 decibéis
- raio 200 m 75 decibéis

A torre de entrada é dotada de acessórios especiais que uniformizam e orientam os filetes de ar na direção da turbina, de modo que alguns entram nela para seu funcionamento e outros a envolvem para resfriá-la. Dada a grande velocidade do ar na torre de admissão, cerca de 750 km/hora, ela é protegida com tela de arame para impedir que os pássaros sugados pela corrente sejam ingeridos pela turbina.

O túnel e a torre de exaustão são dotados de acessórios especiais constituídos de tubos perfurados e de lã de vidro, que têm por finalidade absorver os ruídos e reduzir a velocidade e temperatura dos gases de combustão.

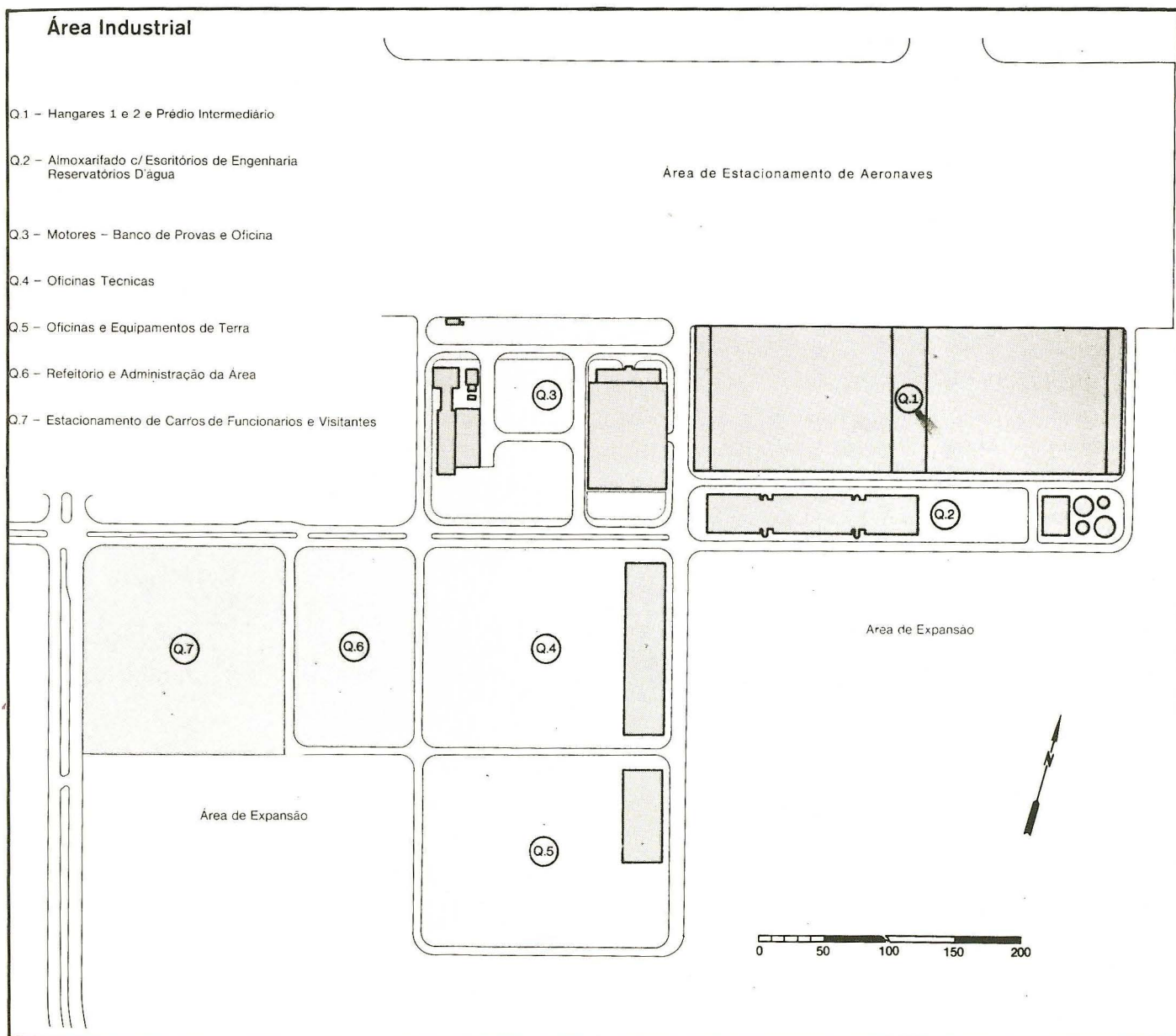
Com tais acessórios, a velocidade cai, na torre de exaustão, para cerca de 230 km/hora (na entrada é de 750

km/hora), a temperatura dos gases fica inferior a 200° e o ruído fica em níveis perfeitamente aceitáveis.

Na torre de exaustão, foram colocadas cerca de 15 toneladas de lã de vidro e no túnel, após a câmara de testes, cerca de 16 toneladas, o que corresponde a aproximadamente 780 m³ de lã de vidro na densidade normal e que tiveram que ser comprimidos, até atingirem a densidade especificada no projeto.

Na torre de exaustão, a lã de vidro fica acondicionada em caixilhos metálicos que revestem toda a torre e que por sua vez são cobertos por 620 chapas de aço CORTEN, num total de 1 240 m².

O projeto do BANCO prevê tratamento acústico adicional no futuro,





para atender motores que produzem ruído de nível mais alto do que o do CF6 e do JT3D.

Além dos sistemas usuais de instalações industriais hidráulicas e elétricas, destacam-se no BANCO DE PROVAS as seguintes instalações:

- Ar comprimido para atender as necessidades de ar, para acionar ferramentas, diversos instrumentos de controle e permitir a partida das turbinas em teste. Para atender tais necessidades, foram instalados dois tanques acumuladores de ar com capacidade de 25 000 litros cada e pressão de 125 psi. O suprimento de ar comprimido virá da instalação central localizada em um dos hangares de Manutenção, mas no momento provém de compressor instalado ao lado dos tanques.
- Sistema completo de abastecimento de combustível, incluindo dois reservatórios de 50 000 litros, localizados na área adjacente ao BANCO.
- Para prevenir possíveis cortes de motor em caso de falta de energia, foi também instalado um tanque de emergência que levará combustível ao motor por meio de pressão de nitrogênio.
- O BANCO DE PROVAS é protegido por três sistemas distintos de extinção de fogo, sendo dois de acionamento manual e um de acionamento automático.

O primeiro, constituído de uma bomba d'água de 100 HCP e bicos pulverizadores, será utilizado para extinção de fogo dentro da câmara de testes. Quando acionado manualmente do painel de controle, produzirá uma densa nuvem de "fog" em torno da turbina. Há um reservatório d'água de 30 000 litros exclusivamente para isso.

O segundo sistema, constituído de dois cilindros de gás "halon" (semelhante a freon), será utilizado para extinção de fogo dentro das capotas do motor. O acionamento é feito no painel de controle, manualmente.

O terceiro sistema, constituído de 2 garrafas de CO₂, será utilizado para extinção de fogo na sala de controle. O acionamento é feito automaticamente, podendo-se passar para manual, quando existirem operadores na sala. Tanto na posição manual quanto automaticamente, funcionará um sistema de alarme sonoro que prevenirá a existência de fogo interna e externamente.

ÁREA DE PREPARO

É constituída por um prédio de características comuns, sem nada de especial a não ser o pé direito de 13,40 m, indispensável para a ponte rolante e o monotrilho que transportam a turbina, devidamente preparada para a ÁREA DE TESTES.

Nesse prédio ficam: a OFICINA DE PREPARO, onde são preparadas as tur-

binas a serem testadas; a SALA DE CONTROLE, com os painéis, instrumentos de testes e controle das turbinas a serem testadas, escritórios, sanitários, depósitos, etc.; e a subestação elétrica que alimentará o BANCO DE PROVAS.

O projeto foi elaborado para permitir que, se no futuro a ÁREA DE TESTES se tornar insuficiente para atender ao número de turbinas a serem testadas, ou eventualmente inadequada para possíveis turbinas que venham a aparecer, nova ÁREA DE TESTES possa ser construída ao lado da ÁREA DE PREPARO que, nessa hipótese, ficará entre as duas ÁREAS DE TESTES, atendendo a ambas.

O vão de comunicação entre as ÁREAS DE TESTE e de PREPARO, pelo qual passam as turbinas a serem testadas, transportadas pelo monotrilho, é vedado, durante os testes, por duas portas de correr, de características especiais, faceando uma à ÁREA DE TESTES e a outra à ÁREA DE PREPARO. Uma tem 35,5 cm de espessura e pesa 18 toneladas; a outra, 22,6 cm de espessura com 14 toneladas.

O Banco, que entrou em funcionamento em dezembro de 1976, tendo sido sua construção iniciada em maio de 1975, constituiu-se em fonte de receita, através da prestação de serviço a empresas de transporte aéreo e até mesmo outras indústrias especializadas em reparo e revisão de turbinas, do País e do exterior.

OFICINA DE MOTORES

Destina-se especialmente à reparação de módulos dos CF6, reparos dos JT3D e JT8, pré-instalação dos CF6, JT3 e JT8, e a todos os demais serviços relacionados com esses e outros motores de aeronaves.

A OFICINA DE MOTORES compõe-se de 2 prédios juntos, mas estruturalmente distintos.

Um, em estrutura metálica, destina-se à OFICINA propriamente dita, e o outro, em concreto, aos escritórios de engenharia e da administração da OFICINA.

a) OFICINA

É um grande prédio em estrutura metálica, com 60,00 m x 80,00 m, com 9,00 m de pé direito, dotado de todas as instalações e requisitos necessários, inclusive pontes rolantes, para a revisão das turbinas. As pontes rolantes obrigaram à elevação do pé direito. A estrutura metálica e a arrumação interna foram projetadas para permitirem a ampliação da OFICINA para os dois lados livres (opostos à Rua e ao Anexo). A cobertura é em "SHEDS", com caixilhos de vidro que permitem ótima iluminação e ventilação naturais.

b) ANEXO

Trata-se de um prédio comum, com 48,60 m x 10,15 m, com estrutura de concreto armado, dois pavimentos, entrada independente, mas tendo comunicação direta com a OFICINA.

Esse prédio (ANEXO) também poderá ser ampliado, se as necessidades da OFICINA o exigirem.

A construção foi iniciada em maio de 1975, e em março de 1977 o ANEXO e parte da OFICINA passaram a ser ocupados pela Manutenção.

A obra foi concluída em julho de 1979.

OFICINAS TÉCNICAS AUXILIARES

A cobertura é em "Sheds", com telhas de fibrocimento e caixilhos de vidro na face vertical para iluminação e ventilação.

Tal como na OFICINA DE MOTORES, as características dos "sheds" e sua perfeita orientação permitiram ótimas condições de ventilação e iluminação naturais.

A estrutura foi projetada para receber pontes rolantes.

Destina-se principalmente às oficinas hidráulicas, de trem-de-pouso, rodas, freios, chapeamento fora de aeronaves, carpintaria, pintura, etc.

A construção foi iniciada em fevereiro de 1975 e concluída em agosto de 1979, mas está ocupada desde julho de 1978.

OFICINA DE EQUIPAMENTOS TERRESTRES

Destina-se às oficinas de manutenção dos equipamentos de apoio, tais como tratores leves e pesados, usinas, móveis de força, equipamentos de partida pneumática, "girafas", plataformas de trabalho, macacos, etc.

A construção foi iniciada em fevereiro de 1975 e concluída em agosto de 1979, mas está ocupada desde julho de 1978.

Está em vias de conclusão a construção de um acréscimo de 50m.1 no seu comprimento.

PRÉDIO DE CONSERVAÇÃO DE ÁREA

Trata-se de um prédio de estrutura em concreto, com 30,00 x 30,00, em vias de conclusão.

Nele se instalarão as oficinas e o pessoal encarregado de limpeza, conservação e manutenção dos prédios e suas instalações.

VESTIÁRIO

Prédio em concreto armado, com 2 pavimentos, medindo 36,00 x 35,50 e destinado exclusivamente a vestiários dos funcionários.

Cada pavimento é dividido em 10 módulos independentes ou vestiários propriamente ditos, com 100 armários e capacidade para receber mais 50.

Há, assim, nos 2 pavimentos, 2 000 armários, com capacidade para mais 1 000. A construção foi iniciada em maio de 1979 e concluída em maio de 1980, estando em uso desde outubro do mesmo ano.

Simultaneamente com a construção desses prédios, foram providenciadas as obras de infra-estrutura e de urbanização, constituídas em linhas gerais de:

Manilhas e galerias de águas pluviais

Rede de esgotos sanitários

Rede Adutora de água potável

Rede Distribuidora de água potável

Rede de água contra-incêndio

Rede eletrônica (comunicações)

Rede de Alta Tensão

Rede de Ar comprimido
Ruas pavimentadas

e mais

4 reservatórios d'água elevados e ao nível do solo, com capacidade total de 4 500 m³, dos quais já estão concluídos e em funcionamento o reservatório A com 1 500 m³, e o B, com 900 m³, num total de 2 400 m³ (dois milhões e quatrocentos mil litros).
1 Casa de Bombas, com 20,20 x 30,00, com 5,00 de pé direito, em concreto armado, para os sistemas de bombas de combate a incêndio e operação dos Reservatórios.
1 Posto de lavagem de aeronaves, com reservatório subterrâneo de 60 000 litros (já construído), dos quais 30 000 litros constituem a reserva de incêndio do Banco de Provas.

Nas QUADRAS, as áreas livres, não ocupadas pelas construções e vias de acesso, foram gramadas, ajardinadas e arborizadas.

Dentro do PLANO DIRETOR DE OBRAS, encontram-se em andamento os projetos das seguintes obras:

QUADRA 6

I — PRÉDIO DA ADMINISTRAÇÃO DA ÁREA

Nele se localizarão a Recepção, Central de Comunicações, Segurança e Vigilância, Serviço de Pessoal e outros de Controle e Administração da ÁREA.

II — RESTAURANTE

Além da cozinha, câmaras frigoríficas, almoxarifado e diversos salões de refeições, existirão também nesse prédio locais de lazer para os funcionários.

OFICINA TÉCNICA

Nesse prédio funcionarão oficinas especializadas para revisão de instrumentos, componentes elétricos e eletrônicos, e outras oficinas técnicas de apoio.

Nelas serão executados serviços de grande precisão, com a ajuda de equipamentos sofisticados que exigem que esse prédio tenha condições ambientais controladas e disponham de instalações de ar condicionado, elétricas, ar comprimido, vácuo, hidráulicas, etc., de vários tipos e de alta eficiência.

CENTRO TÉCNICO ADMINISTRATIVO

Em terreno de sua propriedade, situado no Galeão, Ilha do Governador, com 121 392 m², a VARIG está construindo seu Centro Técnico Administrativo. Ao seu lado, a CRUZEIRO adquiriu terreno com 56 336 m², formando os dois terrenos uma área total de 177 728 m².

Para utilização da área, a VARIG elaborou um PLANO DE OBRAS, visando à construção do que chama CENTRO TÉCNICO ADMINISTRATIVO, já em execução, tendo como objetivos:

- Reduzir ao mínimo o movimento de terra, mantendo as ondulações naturais do terreno e conservando, tanto quanto possível, as diferenças de nível existentes.
- Preservar e até mesmo aumentar a densa vegetação natural do local.
- Em lugar de dividir o terreno em quadras uniformes, separadas por ruas regulares e ordenadamente dispostas, ter áreas diversas, sem

Simulador de Voo do DC-10

uniformidade de formas e dimensões, separadas entre si por jardins e vegetação, onde serão construídos prédios de atividades idênticas ou afins.

Dentro desse critério e para que se integrem e se harmonizem com a natureza que os cerca, os prédios serão pequenos, com o máximo de 3 pavimentos, isolados uns dos outros pela vegetação natural completada pelos jardins que serão construídos.

Ao contrário do que foi feito na área industrial, no CENTRO TÉCNICO ADMINISTRATIVO, cada prédio terá a seu lado sua própria área de estacionamento de carros.

Há uma via interna de circulação, da qual se irradiam os acessos a essas áreas de estacionamento.

Assim, os ocupantes de um prédio não serão perturbados pelo trânsito de veículos que se destinam às outras áreas.

Desse modo, os usuários dos prédios ali construídos desfrutam de local de trabalho privilegiado, por ter baixo índice de poluição, pelo repouso visual e mental proporcionado pelos jardins e

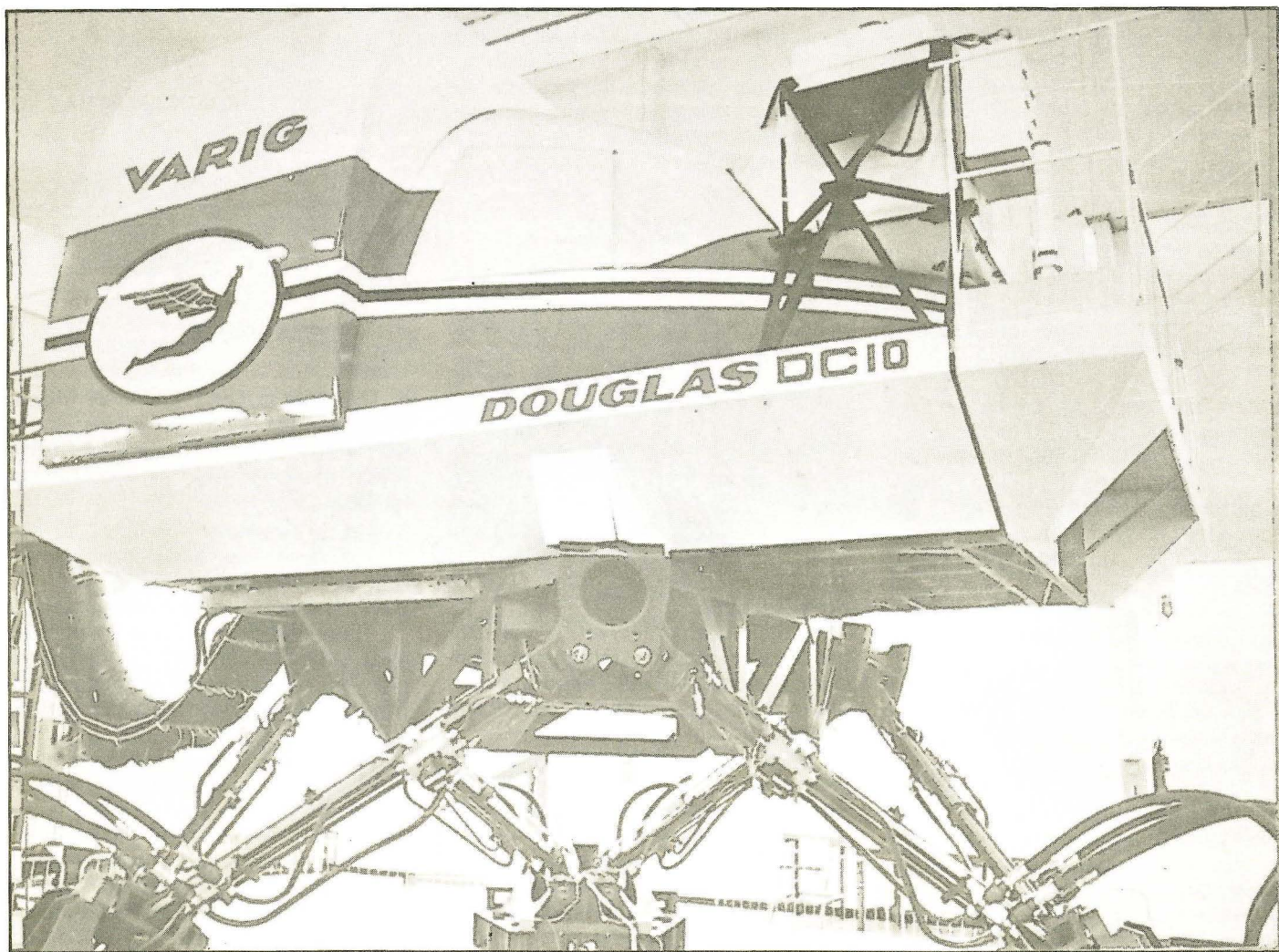
pela vegetação densa que os cercarão, e pelo silêncio reinante.

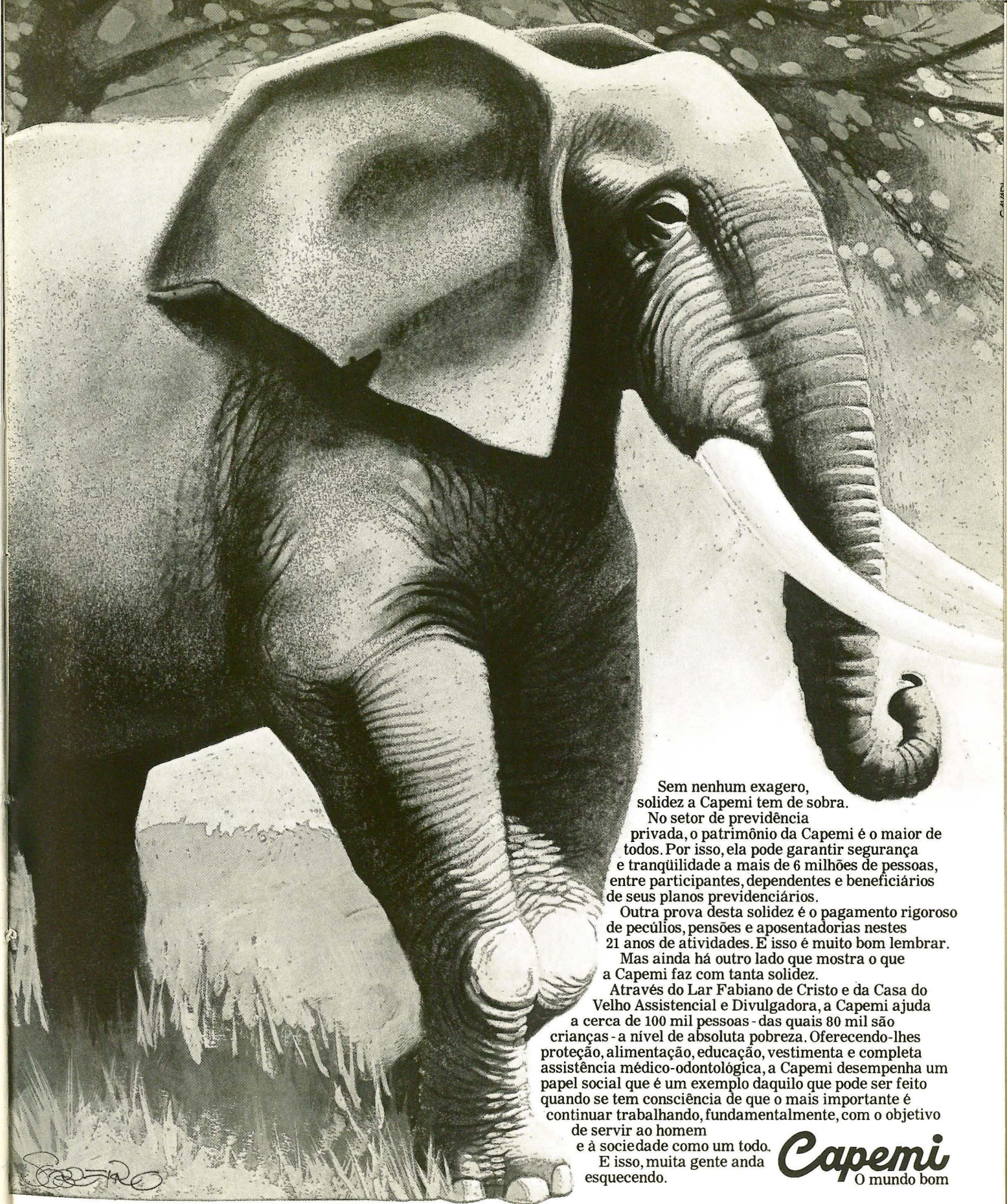
Dentro desse princípio, já estão construídos e em uso os prédios para os simuladores de voo dos DC-10, B-707, B-727 e B-737 e para treinamento de cabina (CPT) dessas mesmas aeronaves.

Próximo a esses prédios, que servem à Diretoria de Ensino, serão construídos outros com salas de aulas comuns e especiais, auditório e escritório central da própria Diretoria de Ensino.

Em outras áreas serão construídos: prédios para a Central de computadores; dependências da Diretoria do Serviço de Bordo; e diversos órgãos administrativos da Empresa. Na parte mais baixa do terreno, cercada pela via interna de circulação, onde a vegetação é mais densa, há uma parte alagada que será transformada num lago de água corrente, circundado pelo cerrado bosque ali existente.

Às margens do lago, serão construídos restaurante e áreas de lazer dos funcionários.





Sem nenhum exagero, solidez a Capemi tem de sobra.

No setor de previdência privada, o patrimônio da Capemi é o maior de todos. Por isso, ela pode garantir segurança e tranquilidade a mais de 6 milhões de pessoas, entre participantes, dependentes e beneficiários de seus planos previdenciários.

Outra prova desta solidez é o pagamento rigoroso de pecúlios, pensões e aposentadorias nestes 21 anos de atividades. E isso é muito bom lembrar.

Mas ainda há outro lado que mostra o que a Capemi faz com tanta solidez.

Através do Lar Fabiano de Cristo e da Casa do Velho Assistencial e Divulgadora, a Capemi ajuda a cerca de 100 mil pessoas - das quais 80 mil são crianças - a nível de absoluta pobreza. Oferecendo-lhes proteção, alimentação, educação, vestimenta e completa assistência médico-odontológica, a Capemi desempenha um papel social que é um exemplo daquilo que pode ser feito quando se tem consciência de que o mais importante é continuar trabalhando, fundamentalmente, com o objetivo de servir ao homem e à sociedade como um todo.

E isso, muita gente anda esquecendo.

Capemi
O mundo bom

Solidez que não dá pra esquecer.



ARMAS NUCLEARES:

Sua segurança... E como funcionam

Mike Gaines (Flight International
n.º 3765 — 04 Jul 81)

Traduzido e adaptado por Maj Brig
do Ar — LAURO NEY MENEZES

A segurança das armas nucleares pode ser feita de duas formas: contra a detonação acidental (ou vazamento radioativo) e contra o uso não-autorizado.

Quando as armas nucleares foram incorporadas aos acervos operacionais das Unidades de Combate, a detonação acidental foi, desde logo, antecipada como sendo uma das maiores ameaças à sua segurança. Por essa razão, a forma de armazená-las e transportá-las compeliu a utilizar um elaborado sistema que, até a presente data, funcionou bem.

A grande maioria dos artefatos

nucleares possui um “gatilho alto explosivo” (HE) que é armazenado separadamente. Esse gatilho não é incorporado ao artefato, a não ser no momento exato em que a arma é carregada no lançador. Antes que a arma seja disparada, lançada ou arremessada, uma série de travas eletromecânicas, com combinação de segredos, devem ser liberadas. Esses detalhes variam de arma para arma; entretanto, é possível

admitir a existência de três a seis segredos por arma.

As combinações de segredos, e sua ordem de introdução, são mantidas em separado do armamento e são guardadas de forma tão protegida quanto a própria arma, e somente pessoal autorizado pode ter acesso a elas.

Para algumas armas nucleares lançadas de aeronaves, uma outra forma de trava mecânica é usada: a combinação é introduzida depois de um certo ponto da rota para o alvo. Essa combinação cifrada é selecionada a bordo, ao mesmo tempo em que o artefato é espoletado para um arrebentamento aéreo ou no solo e para um lançamento em queda-livre, com retardo ou por arremesso.

Para o caso dos artefatos intercontinentais ou os disparados de submarino, incorporam-se travas inter-relacionadas. Tal sistema de "chave-dupla" é usado para autorizar o lançamento: dois operadores precisam introduzir seus códigos individuais (desconhecidos pelo outro) de forma que seja possível ativar o circuito de fogo. Isto posto, cada operador destrava sua chave com um intervalo máximo de 2 seg. Essas duas travas estão fisicamente separadas entre si de, no mínimo, 5 metros, tornando impossível serem acionadas por um só operador. Com este mesmo sistema (que é o do MINUTEMAN), é possível multiplexar essa "votação" de forma que de vários sítios (A, B, C) pode ser feito ou impedido um lançamento.

Isto representa dizer que, se um dos operadores, em um dos sítios, decida que um dos códigos-de-fogo está incorreto, ele pode vetar o disparo. Em contrapartida, se um desses sítios em cadeia for destruído por ataque, sua votação poderá ser obtida de um posto de decisão a bordo de uma aeronave de comando tipo E4.

Para cada grupo de até dez mísseis, há uma equipe de controle. Cada Chefe desses Grupos está armado, não só para se contrapor a uma ação de assalto, como também para atirar em seu membro de Grupo, caso tente ativar, sem autorização, um disparo.

Por tais razões, a triagem psicológica e de segurança do pessoal envolvido com a operação de armas nucleares é longa e rigorosa. Além dessa triagem, ainda é empregado o sistema "holone-zone" (corruptela de "not-alone-zone") que impede que, a partir de uma linha-limite arbitrária em torno do sítio de lançamentos, alguém tran-

site desacompanhado. A penalidade é a prisão imediata ou a ordem de "atire-para-matar"...

TREINAMENTO

O SAC (Strategic Air Command — USAF) é, provavelmente, o único organismo que delega responsabilidade parcial para um disparo de artefato nuclear a um 2º Ten, após um treinamento básico de 16 semanas. Esses Segundos-Tenentes passam por uma exigente triagem, após o que passam a frequentar uma instrução sem restrições de segurança a respeito de sua nova função. O treinamento é realizado e montado de tal forma que o instruendo poderá renunciar a ele, em qualquer fase do estágio. O treinamento acadêmico do Minuteman inicia com o estudo da arma, vista do ângulo técnico. Após seu pleno domínio do sistema, o estagiário é movimentado para a Base Aérea de Vandenberg, Cal., para receber instrução em apresentação operacional, ordens de combate e de emergência e procedimentos de lançamento em simulador. Neste ponto, os estagiários já denominados **alas** (ou número 2) são incorporados aos seus líderes para o novo período de treinamento. Os líderes, da mesma forma, têm um treinamento que toma um período de seis semanas; são recrutados no posto de Cap ou Maj, entre os que já serviram alguns anos como alas ou nº 2.

Da Base de Vandenberg, a "tripulação" é designada para uma Unidade Operacional, para um período de treinamento de cinco semanas, a fim de assimilar ordens de combate, códigos de alvos e procedimentos específicos para aquela Base. Ao término deste período e, daí para a frente, 3 vezes por mês, os membros da tripulação são testados nas suas "Ordens de guerra de emergência". E nisso têm que atingir 100% de acerto em um dos testes e 90% nos outros dois. Além disso, são testados no sistema de armas e têm que atingir 100%.

Durante a fase final do treinamento, e repetido regularmente durante o período, o instruendo passa por um teste de padronização de duração de 8 horas. Apenas um "erro crítico" neste teste e o futuro tripulante é afastado. O último compromisso é ministrar um "briefing" sobre o Sistema, código e ordens para o Comandante da ala de mísseis. Se o Comandante considera o "briefing" satisfatório, o novo membro é incorporado a uma unidade operacional como "pronto para o combate"...

A primeira preocupação em matéria de proteção das armas nucleares é torná-las inacessíveis aos diversos grupos e organizações terroristas. Por tais razões, o transporte de armas nucleares é realizado de forma "clandestina". Todas as formas de movimentação dessas armas — seja aérea ou de superfície — são usadas com um esquema de proteção pesado e envolvimento de pessoal armado e treinado. Da mesma forma, medidas de "descontaminação e supervisão" das rotas a serem usadas são extensamente aplicadas.

As armas estocadas são as que apresentam maior índice de segurança e proteção. São armazenadas inertes com seus diferentes elementos separados e guardados em armazéns dispersos. A segurança física é extremamente rígida, com os limites periféricos protegidos por meio de radar, sensores sísmicos, ultra-sônicos e infravermelhos e patrulhada por guarda armada e auxiliada por cães-de-guarda.

Os complexos de estocagem e armazéns são profusamente iluminados à noite, e o sistema de alimentação energética é de dupla segurança. O acesso a cada armazém depende de conhecimento de uma combinação cifrada que liberta as travas das portas e que é mudada diariamente.

ARMAS NUCLEARES — COMO FUNCIONAM

As explorações nucleares são produzidas por dois tipos de reação nuclear — a fissão de elementos pesados como o isótopo U235 do urânio ou o isótopo P239 do plutônio, e a fusão de isótopos do hidrogênio (deutério e trítio) formando o hélio. As armas que funcionam com esses princípios geralmente são chamadas, respectivamente, de armas nucleares e termonucleares.

Para disparar uma reação de fissão é necessário juntar uma massa de U235 ou P239 suficientemente grande para garantir que um número satisfatório dos nêutrons de alta energia, gerados pelo processo de fissão permanente normal observado na matéria-prima básica, não escape através da superfície dessa massa, mas atinja outros átomos de urânio ou plutônio, fazendo-os se desintegrar e liberar mais nêutrons do que é consumido, será

estabelecida uma reação em cadeia de intensidade sempre crescente. Como a fissão de cada átomo de U235 ou P239 libera grandes quantidades de energia, o resultado é uma potente explosão.

A quantidade mínima de material físsil requerida para manter uma reação em cadeia é conhecida como massa crítica. O valor exato dessa massa é um dado sigiloso, mas considera-se que seja da ordem de 10kg de P239 ou 45kg de U235. Contrariamente à crença popular, não é suficiente apenas criar uma massa crítica para se produzir uma explosão nuclear útil. A simples magnitude da reação tenderá a desintegrar o conjunto antes que uma boa parte do material tenha sido consumida pelo processo de liberação de energia da fissão.

Na década de 1940 foram concebidos dois métodos para contornar esse problema. As armas funcionando no princípio do "canhão" disparavam uma massa subcrítica de material físsil contra um "alvo" FEITO DO MESMO MATERIAL. A massa combinada das duas excedia a massa crítica, ao mesmo tempo em que a energia comunicada pelo "canhão" à massa móvel era suficiente para manter os dois pedaços em contacto, enquanto a reação se desenvolvia.

O sistema mais sofisticado de "implosão" é tido como o método usado por todas as armas atuais. Nesse caso, uma massa esférica de material físsil de tamanho subcrítico é envolvida por uma camada de "lentes" de alto explosivo (AE). Quando essas "lentes" são detonadas, a massa físsil é comprimida para produzir uma massa supercrítica, na qual a reação em cadeia pode prosseguir-se.

Até agora o único método de iniciar uma reação termonuclear (fusão) é usar uma "espoleta" de fissão. A combinação de pressão e temperatura requerida só pode ser produzida numa explosão nuclear, se bem que o medo que os "lasers" de alta energia possam um dia tornar uma realidade a "bomba H dos pobres" levou os Estados Unidos a proibirem que se publicassem resultados detalhados das pesquisas em "lasers" de altas energias.

Uma combinação de deutério e trítio dá a mais baixa temperatura de "ignição" para uma reação de fusão — em torno de 80 milhões de graus centígrados — mas o trítio é um material criogênico e deve ser estocado em temperaturas a alguns graus do zero absoluto. Para criar armas termonucleares passíveis de serem usadas em guerra, os cientistas americanos e soviéticos desenvolveram a mesma

técnica. Envolvendo a "espoleta" de fissão por um cobertor de lítio-6, eles foram capazes de criar o que era essencialmente uma fábrica de trítio no coração da explosão nuclear. O lítio-6 tem problemas especiais de manuseio, mas é convertido em trítio quando bombardeado pelos nêutrons gerados pela reação de fissão.

Tendo inventado os meios de criar explosões nucleares e termonucleares, os engenheiros tiveram que inventar métodos à prova de falha, para incorporar esses meios às armas operacionais. O dispositivo explosivo nuclear básico pode ser pequeno, pois a quantidade de lítio-6 requerida para criar uma arma termonuclear é da ordem de 90kg, mas as precauções de segurança necessárias para garantir que a arma seja segura podem fazer com que o artefato final fique muito maior e mais pesado do que poderia ser esperado à primeira vista.

A menos que as cargas explosivas convencionais detonem precisamente na sequência e nos intervalos de tempo corretos, pode não haver reação nuclear, se bem que uma explosão não planejada do AE poderia espalhar material de plutônio altamente venenoso e radioativo. Uma precaução óbvia é fazer o AE usado o mais insensível possível à temperatura e ao choque. Há muitos anos o Laboratório Científico de Los Alamos, Novo México (USA), desenvolveu um Alto Explosivo Insensível que agora está sendo usado em todas as cabeças-de-guerra nucleares.

Provavelmente nenhum outro sistema inventado pelo homem foi tão superprojetado, nem tão exaustivamente testado como o trem de disparo (escorva, dispositivo de armar e gatilho) de uma arma nuclear. Os projetistas têm que assumir que um dia algum componente crítico do trem de disparo vai "falhar perigosamente" e planejar de acordo com isso. Em algumas aplicações aeroespaciais, os engenheiros desenvolvem equipamentos que continuam a operar satisfatoriamente, mesmo que um componente crítico ou fonte de potência entre em pane, mas os projetistas de sistemas nucleares trabalham com tolerâncias muito mais apertadas, criando sistemas que permanecem funcionando corretamente, mesmo que ocorram duas falhas relacionadas entre si ou independentes. Vários armamentos nucleares têm sobrevivido a acidentes aeronáuticos, demonstrando nível de desastre que os projetistas têm levado em conta. Foram reportados alguns casos em que o AE detonou, espalhan-

do alguma radioatividade, mas até agora nenhuma explosão nuclear foi provocada por acidentes no mundo ocidental e, até quanto é do nosso conhecimento, nem na URSS e nem na China.

NOTAS DO TRADUTOR

O momento mundial tem sido contínua e assustadoramente perturbado por discussões que giram em torno de armazenamento e futuro uso dos artefatos nucleares pelas grandes potências. E, mais do que isso, noticia-se, com muita naturalidade, o acesso de um significativo número de Nações do chamado 3º Mundo ao anteriormente restrito "Clube Nuclear".

O assunto está, pois, em pauta: parece ser conveniente discuti-lo.

Três e meia décadas se passaram desde o dia em que a energia do átomo foi aplicada em uma operação de guerra. Apesar da expansão da capacidade humana em dominar a energia atômica, a estabilidade nuclear mundial tem sido mantida, surpreendentemente, controlada.

E igualmente surpreendente é o fato de, no mesmo período, a tecnologia nuclear haver-se espalhado por mais de uma dezena de países — até mesmo alguns em plena situação de emergentes — e que muito poucos (ou quase nenhum) se tenham decidido ao desenvolvimento de um arsenal nuclear. Outro ponto notável é o fato de um regime de não-proliferação ter sido aceito por **consenso mundial**, estabelecendo regras e normas que, apesar de imperfeitas, desencorajaram a proliferação de armas nucleares. Mas, quanto poderá durar essa situação?

De certa forma, com a baixa velocidade com que a conquista da tecnologia nuclear consegue espalhar-se e, ainda, com os elevadíssimos custos de tais programas, vem sendo possível regular o acesso dos novos Sócios do Clube Atômico. E isso tem apresentado maior contenção do que as próprias regras do mencionado regime consensual.

A maior das preocupações, a mais claramente dita e disseminada a respeito da proliferação descontrolada e do livre (?) acesso à tecnologia das armas nucleares, está assentada na possibilidade de seu uso "irracional" pelos novos proprietários.

Estas e um sem-número de outras questões colocadas aleatoriamente em aberto servem para "dar o que pensar ao soldado de hoje e ao habitante do mundo de amanhã..."



O Curtiss F

O PRIMEIRO AVIÃO MILITAR DO BRASIL

Em dezembro de 1915, foram encomendados, nos Estados Unidos, ao preço unitário de..... US\$ 7,500, três aviões Curtiss F, os quais se distinguiram por serem os primeiros aviões militares brasileiros.

A bordo do navio-Transporte "Sargento Albuquerque", chegaram ao Rio de Janeiro em 12 de julho de 1916.

O Curtiss F era um aerobote de casco de madeira contraplacada, biplano, motor Curtiss OXX com oito cilindros em "V", com 90 HP de potência, refrigerado à água; seu comprimento era de 8,33 m e sua envergadura de 12,69 m. A nacele era aberta e possuía dois lugares lado a lado. Foram montados no antigo Arsenal de Marinha e logo transportados para a sede da recém-criada Escola de Aviação Naval, na ilha das Enxadas. Rece-

beram as matrículas C-1, C-2 e C-3.

A montagem das aeronaves foi supervisionada pelo mecânico americano ORTON que acumulava também as funções de instrutor de voo. O primeiro voo em 21 de agosto de 1916 e os outros dois, em outubro do mesmo ano. Um fato interessante narrado pelo Marechal Sá Earp é que o instrutor ORTON HOOVER possuía noções primárias de pilotagem. Por esta razão não sabia fazer curvas em voo. Assim, os primeiros vôos de instrução, que tinham a duração de no máximo 20 minutos por aluno, eram realizados em linha reta.

Para retornar à Base, amerisavam e com o auxílio de remo aproavam o aerobote para o local onde deveriam pousar e decolavam novamente.

FRANCISCO PEREIRA

É provável que JORGE HENRIQUE MOLLER, o primeiro militar brasileiro brevetado, com curso na Escola Farman, Etampes, França realizado no ano de 1911 (29 de abril) e outros brevetados na Escola Brasileira de Aviação de Gino Buccelli & Cia, tenham auxiliado na solução do problema das curvas em voo, pois, em 24 de outubro de 1916, brevetou-se a primeira turma, constituída dos Primeiros-Tenentes Antonio Augusto Schorcht, Raul Ferreira de Vianna Bandeira e o Segundo-Tenente Victor de Carvalho Silva, portanto três aviadores, e uma segunda turma em dezembro do mesmo ano.

O PRIMEIRO AVIÃO MILITAR DO BRASIL — FRANCISCO PEREIRA

Em 12 de outubro de 1916, foi realizado no C-2 o primeiro vôo de longa distância (reide), do Rio à enseada Batista das Neves, próximo a Angra dos Reis. O piloto era o próprio Hoover e seu passageiro, o Comandante Protógenes Guimarães, diretor da Escola. No dia seguinte, durante a viagem de regresso, devido aos fortes ventos de proa, foram forçados a pousar na Baía de Sepetiba, tendo o avião sofrido avarias leves, logo contornadas.

Com a experiência adquirida, realiza-se então a primeira demonstração aérea com aviões militares, feita pelos três Curtiss F, no dia 19 de novembro de 1916, Dia da Bandeira. Durante as festividades, os 3 aerobotes sobrevoaram o monumento do Almirante Barroso, onde se erguia o palanque destinado às autoridades, na Praia do Russel. Vale a pena transcrever a notícia publicada no jornal "A Noite", em 19-11-1916, sobre o acontecimento: "Os aviões passaram, um após outro, sobre o local da festa, atirando em chuva milhares de papéizinhos brancos, com os diversos lemas: Tudo pela Pátria, O futuro do Brasil está no mar, Viva o Brasil, etc..."

Pode-se dizer que, da linda tarde do juramento à bandeira, a nota mais sensacional foi a dos admiráveis, dos estupendos vôos, feitos pelo Tenente Schorcht no seu hidroplano, juntamente com uma aviadora, Violeta Odete. Foram maravilhosos esses vôos, que emocionaram toda uma multidão que enchia a formosa Avenida Beira-Mar, desde o Obelisco à Avenida Ligação (hoje Av. Oswaldo Cruz). Esse hidroplano fez mais de vinte volteios, passando ora junto à amurada da Avenida, ora por cima da arborização, tão rente, tão baixo que o Tenente Schorcht fazia continência à bandeira, enquanto a aviadora, sua ajudante, dirigia maravilhosamente o aparelho. Muitas vezes, a massa popular prorrompia em aclamações entusiásticas, um tanto nervosa também, por sentir bem sobre sua cabeça o quebramento do ar, com a passagem do garboso aparelho."

Em 24 de dezembro, o Curtiss F C-3 pilotado pelo Tenente Bandeira, já bastante conhecido na

época pelos seus contínuos e arrojados vôos, fez, nesse dia, um grande vôo, com o qual conseguiu estabelecer, entre nós, o recorde de permanência no ar, em hidroplano, voando sobre a zona sul da cidade, durante 3 horas, adicionando esse recorde ao de altura, do qual já era detentor.

A Escola de Aviação Naval, durante o ano de 1917, dispondo apenas desses três aerobotes, instruiu 27 alunos. Em 4 de janeiro de 1917, o Comandante Protógenes e o 1º Tenente Schorcht realizaram o 1º reide aéreo a Campos, via Cabo Frio, Búzios, Macaé, São João da Barra e Barcelos, a bordo do C-3, regressando ao Rio a 4 de fevereiro, exatamente 1 mês depois, após uma série de peripécias que incluíram, no regresso, várias panes, um pouso forçado no oceano e reboque no mar, por um navio.

Em Campos, com sua presença e arrojo, contribuíram para levantar o entusiasmo pela Aviação, além de terem coadjuvado para a criação do Clube de Aviação Campista.

A Escola de Aviação Naval, na

Ilha das Enxadas, foi visitada por Santos-Dumont, a 25 de janeiro, sendo recebido por todo o efetivo presente que lhe prestou as devidas homenagens. Logo a seguir, tomou lugar ao lado do Tenente Virginius De Lamare, no C-2, sobrevoando a Baía da Guanabara em diversos sentidos. Em 24 de fevereiro, foi feito o primeiro vôo presidencial em avião militar, quando o então Presidente Wenceslau Brás realizou um vôo de curta duração, em aparelho pilotado pelo Tenente De Lamare. Não foi um vôo presidencial pioneiro, pois, em abril de 1913, o então presidente Marechal Hermes realizou um vôo, porém em aeronave civil. Decorridos muitos anos depois daquele vôo, já ex-Presidente Wenceslau, resumiu, para um repórter, a sua impressão do mesmo: — "Achei ótimo. Era a mesma impressão que estar balançando numa rede... Pensei: se isto cair na água não tem importância, pois sei nadar... Eu estava com óculos de aviador, mas vestia um longo fraque preto. Só lá em cima foi que compreendi que, caindo na água, daquela altura, nem minha habilidade de nadador poderia me salvar... Entretanto, confiei no



Santos-Dumont embarcando a bordo do Curtiss F-C-2 em 25/Jan/1917; na carlinga o Ten Delamare.

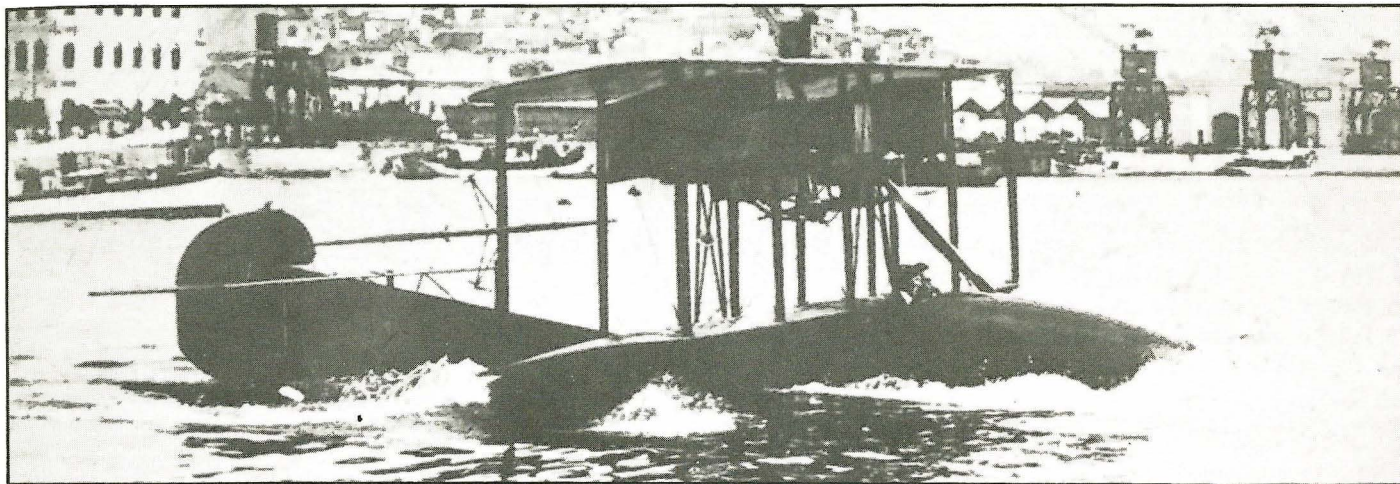
O PRIMEIRO AVIÃO MILITAR DO BRASIL — FRANCISCO PEREIRA

destino, na máquina e na perícia do aviador" (O Globo de 24/10/1957). Foi também no C-2, no dia 9 de março de 1917, que De Lamare e Hoover, decolando às 21,30 horas, dirigindo-se para a Ilha de Paquetá e posteriormente sobrevoando o centro da cidade do Rio, realizaram o 1º vôo noturno sobre a Baía da Guanabara.

Os Aerobotes eram inicialmente denominados de Curtiss Flying

Boat, posteriormente abreviados para Curtiss F Boat e finalmente Curtiss F. Em 1918, sob a orientação do Tenente Victor de Carvalho e Silva, foi construído na Escola um outro Curtiss F, utilizando um dos motores sobressalentes e recebendo o número de matrícula 9, sendo porém mais conhecido por sua alcunha "Carioca". Era igual aos C-1, C-2 e C-3. Recebeu o nº 9 porque, antes de ficar pron-

to, chegaram mais 4 Curtiss F, porém de modelo mais avançado, além de um Borel. Como podemos ver, o Curtiss F teve um papel de grande importância na história da nossa Aviação Militar.



CURSOS

TRÁFEGO AÉREO INTERNACIONAL

A EACON — Escola de Aviação Congonhas — iniciará, no mês de março, o curso de Tráfego Aéreo Internacional destinado a pilotos em geral. O curso tem a duração de um mês, com uma carga de 100 horas/aula.

"GROUND SCHOOL" EMB-110 — BANDEIRANTE

Destinado a Pilotos Comerciais, com multimotor e com o certificado de vôo por instrumentos, terão início em março dois cursos do avião Bandeirante EMB 110 na EACON — Escola de Aviação Congonhas. O primeiro com duração de 10 dias e o segundo com duração de 20 dias, sendo que ambos terão uma carga horária mínima de 75 horas/aula. Na programação da EACON está previsto o início destes cursos nos meses de março, abril e maio. Posteriormente passarão a ser programados pelo Centro de Treinamento Especializado da EACON.

PILOTAGEM

Os cursos da EACON — Escola de Aviação Congonhas — para Piloto Privado, Piloto Comercial e IFR, terão início nos meses de março e abril, para os exames de julho, com turmas nos períodos da manhã, tarde e noite.

DOV — DESPACHANTE OPERACIONAL DE VÔO

A EACON — Escola de Aviação Congonhas — apresentou no dia 11 de março, para exames do DAC, a sua turma DOV/81. Para o ano de 1982, deverá iniciar neste mês de março a turma DOV/82, com encerramento previsto para novembro deste ano, totalizando uma carga de 720 horas/aula.

O conhecimento dado aos alunos durante o curso possibilitar-lhes-ia prestar exames até de Piloto de Linha Aérea, se fosse o caso, além do que, durante o curso, é dado o "Ground School" para Despachante Operacional de Vôo dos equipamentos B-737, B-727 e Airbus.

EACON

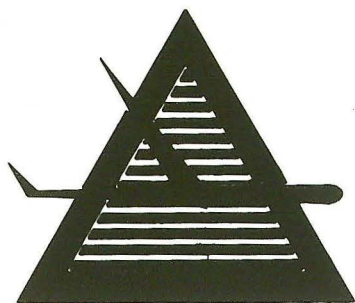
CENTRO DE TREINAMENTO ESPECIALIZADO

A EACON — Escola de Aviação Congonhas — entidade de ensino de aviação, que, desde 1974, vem formando pilotos e pessoal de terra, neste ano de 1982 irá inaugurar o seu Centro de Treinamento Especializado. Reunindo instrutores do mais alto gabarito e atualização técnica, com um material didático moderno, apoiado por vídeo-tape, projetores e retroprojetores, o Centro de Treinamento Especializado deverá atender a um ensino mais técnico, de alto nível, podendo prestar serviços a Empresas Aéreas e Pilotos em geral, promovendo cursos de terra de equipamentos, desde os pequenos bimotores até os mais sofisticados jatos em operação nas linhas aéreas comerciais.

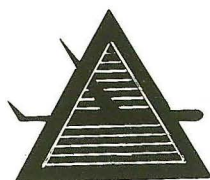
EACON — Escola de Aviação Congonhas

Rua Padre Leonardo nº 257 —
Fone 241-4700

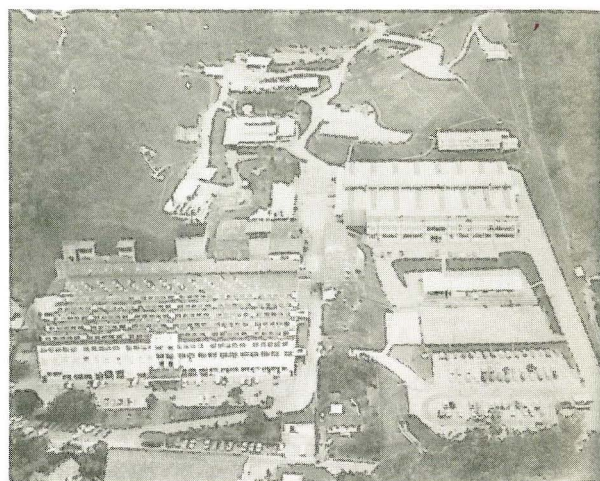
Aeroporto de Congonhas — São Paulo — SP
CEP — 04625



CELMA



A COMPANHIA ELETROMECAÂNICA CELMA é uma sociedade anônima de economia mista, sediada na cidade de Petrópolis, Estado do Rio de Janeiro, vinculada ao Ministério da Aeronáutica. A CELMA emprega cerca de 1.000 funcionários, treinados em sua própria escola e nas dos fabricantes de Motores e Acessórios. Os serviços de revisão e reparos de alta tecnologia prestados pela CELMA têm a tradição de qualidade confirmados pela confiança neles depositados por seus diversos usuários há mais de 15 anos e garantidos pela homologação do CENTRO TÉCNICO AEROESPACIAL (C.T.A.) Nº 7504-05/DAC e pela FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (F.A.A.) Nº 5480-F.



Vista aérea da Cia. Eletromecânica CELMA.

A CELMA EXECUTA REVISÃO E REPARO DE:

- Motores de fabricação Pratt & Whitney
 - JT3 — Usado no avião Boeing 707
 - JT8 — Usado nos aviões Boeing 727 e 737
 - PT6 — Usado nos aviões Bandeirante, Xingu e King Air
- Motores de fabricação General Electric Co.
 - J85 — Usado no avião F-5
 - CT64 — Usado no avião Buffalo
 - CJ610 — Usado no avião Lear Jet

PRINCIPAIS CLIENTES

BRASIL

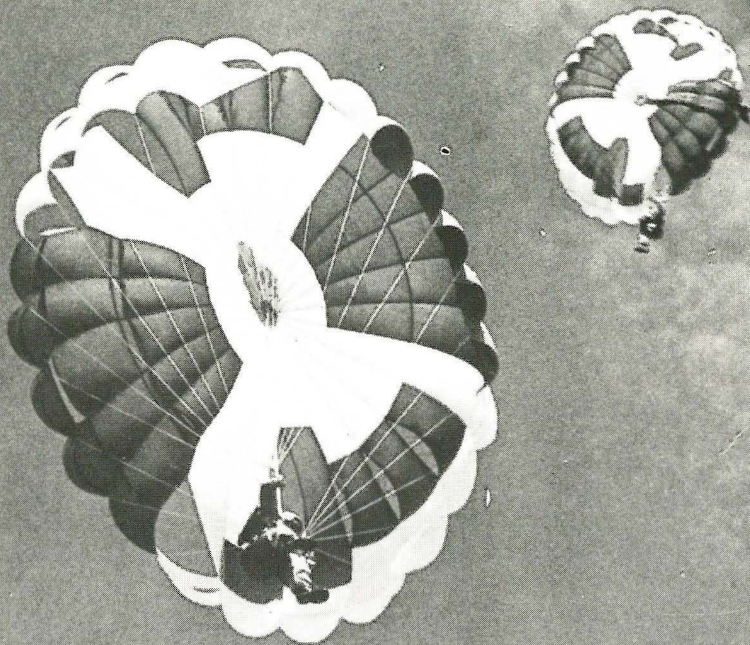
FORÇA AÉREA BRASILEIRA, VARIG, VASP, CRUZEIRO DO SUL, TRANSBRASIL, RIO-SUL, TABA, TAM, VOTEC, NORDESTE, ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS E EMPRESAS PRIVADAS.

EXTERIOR

URUGUAI, PERU, ARGENTINA, CHILE e FRANÇA

COMPANHIA ELETROMECAÂNICA CELMA

Rua Alice Hervê, 356 — Caixa Postal 90.341
25600 — Petrópolis — Rio de Janeiro — Brasil
Tel.: (0242) 43-4962 PABX
TELEX: 2121271 CECE BR



UM SALTO QUE FOI UMA CURTIÇÃO

Carlos Pizarro

— Foi a maior “curtição”!
— Nunca vi coisa mais linda em toda a minha vida!

Foi exatamente com essas palavras que Sérgio Carlos Rispolli e eu respondemos a um jornalista que queria saber “como foi tudo”, logo após saltarmos de um balão de ar quente, no município de Santa Cruz do Rio Pardo —

SP, ao fim de uma tarde de maio. E, a bem da verdade, era precisamente o que estávamos sentindo nos primeiros momentos após nossa aterragem, em um campo muito verde, a uns cinco quilômetros do estádio do Cruzeiro Futebol Clube (um dos bons times locais), de onde decolamos. Afinal, desde que o Spencer Stanley, em

1890, saltou pela primeira vez, no Brasil, de um balão, nunca mais alguém havia tentado novamente.

É claro que, tecnicamente, foi um salto normal, sem nada de excepcional. Seu valor histórico, todavia, e a verdadeira euforia em que ele se constituiu foram mais suficientes para nos levar ao máximo da emoção. A ponto de Sérgio Carlos sair gritando e pulando, pasto a fora, velame arrastando na grama, a abraçar e beijar todo mundo em meio à pequena multidão que nos acompanhou desde a decolagem do balão, correndo pelas ruas e campos da cidade.

Para que se tenha idéia de como estávamos “muito doidos” para fazer esse salto, basta contar que há mais de um ano vínhamos tentando convencer o comandante Victorio Truffi, seus meninos e meninas também (pois muitas voam que é um negócio), que a operação era possível e viável. Cuidadoso como ele só — o pioneiro do balonismo desportivo no Brasil andou pensando muito no assunto. Certa altura, chamou-nos à sua chácara, ali no km 28,5 da Raposo Tavares, onde tem a base de seus balões, e submeteu-nos a uma imensa sabatina sobre os princípios técnicos e a performance de um pára-quedas. Depois, mostrou-nos sua principal preocupação: “qual seria a reação dos balões com a perda de lastro à saída dos pára-quedistas, e como deveria se comportar seu piloto para não subir demais e poder pousar com segurança?” Preferimos deixar que ele sentisse isso na prática. E, pouco depois, os balões estavam inflados, cativos, e nós subindo com eles e saltando de 1,2 ou 3 metros de altura (sem pára-quedas, claro), para que os pilotos se fossem habituando com a perda de lastro.

Depois de quase um ano de ensaios, em fins de semana (Sérgio e eu até começamos a aprender a pilotar as grande esferas), o Truffi telefonou:

— Como é, estão dispostos a fazerem mesmo o salto?

— É só dizer quando e onde, bicho!

— Então preparem a tralha. Vai ser de hoje a 15 dias, em Águas de São Pedro.

Chamamos o Cláudio de Lima Augusto por telefone. Discutimos com ele o assunto e pedimos sua autorização. Ele não só autorizou, como também nos deu o maior estímulo da paróquia.

Corremos atrás do NOTAM. Conseguimos. Juntamos a tralha (entenda-se aí, também, a equipe de terra, formada em sua maior parte por pais, irmãos, filhos e esposas).

No dia marcado, seguimos para São Pedro. Chegamos lá num entusiasmo danado. Mas logo esfriamos. E não havia outro jeito: com a chuvarada fria que caía lá, só mesmo gelando...

ENFIM O SALTO

Mas, nem toda a chuva do mundo nos faria desistir. Continuamos ensaiando com o Truffi e "enchendo a paciência" do Claudio com pedidos de NOTAMs cada vez mais freqüentes. Só que o problema não era só chuva. Quando venta muito, os balões também não podem decolar com segurança. E o salto foi sendo adiado: uma, duas, quatro, meia dúzia de vezes.

Até que surgiu a chance de Santa Cruz. Fomos para lá, tralha nos carros, a NOTAM nas mãos (sim, porque não foi lenha, não), e um bocado de desconfiança com respeito à possibilidade de um novo "furo".

Mas aquele dia estava mesmo era para nós!

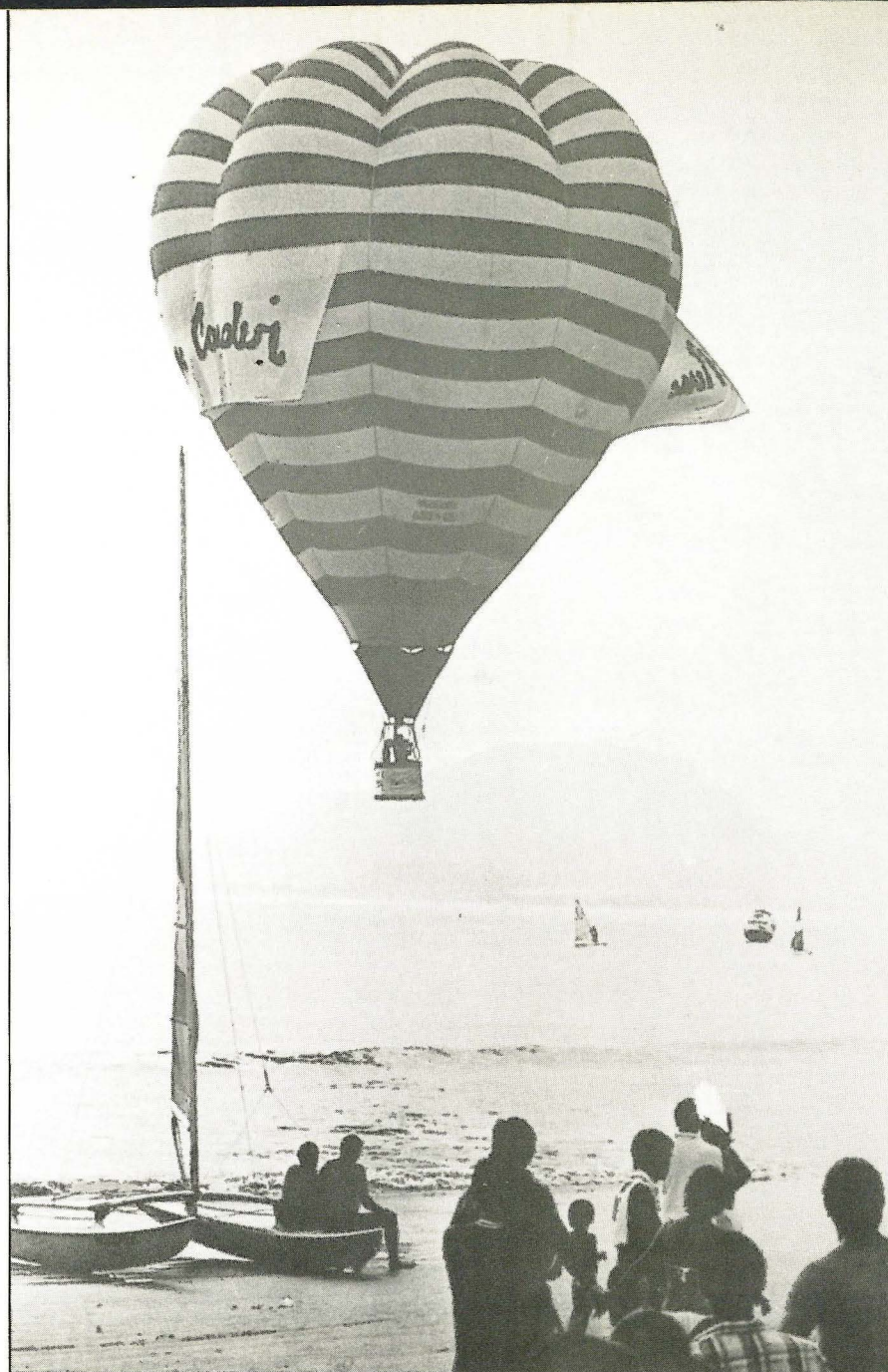
O céu estava cavo. O vento soprava às vezes, mas só de levinho, pouco mais que uma brisa. Até o oficial do CIPPA, Gustavo Adolfo Franco Ferreira, do IV COMAR, rigoroso e preocupado com a segurança de voo como ele só, acordou de bom humor e resolveu levar até lá uma estação móvel de VHF para apoiar a operação.

Não deu outra: decolamos do campo da Cruzeiro por volta das 16 horas, em um balão pilotado pelo comandante Sérgio Schnaider. Íamos na gôndola, o Sérgio Carlos e eu. E, rebocados por um cabo de aço de cerca de 10 metros de comprimento, uma asa-delta e seu piloto, Oleg Beluzi. A 1 200 metros de altura, o comandante Schnaider efetuou ligeira manobra, baixando cerca de 200 metros para inflar a asa e desconectou o cabo, liberando-a. Depois ganhou novamente altura e, a 1 500 metros, avisou-nos de que estava pronto.

Examinamos a área abaixo de nós, que não parecia oferecer qualquer problema. Sentamo-nos à beira da gôndola. Ficamos alguns segundos a contemplar aquela beleza toda do horizonte, e aquela tremenda multidão, que corria como formiga, embaixo do grande balão.

E deixamos cair!

Foi mesmo a coisa mais linda e emocionante que vimos e sentimos nos minutos seguintes. E diferente também, porque balão não tem nada a ver com avião, nem helicóptero. A



princípio a gente pensava que a sensação da saída seria mais ou menos como a do helicóptero. No balão, não se tem, praticamente, velocidade horizontal, nem vento, nem trepidação de qualquer tipo. É aquela tranquilidade, aquele silêncio. Éramos nós e o balão; nossos pára-quadras e Deus.

Logo em seguida, de outro balão que decolou, levando também uma asa-delta pilotada por Argos Rogano, tudo se repetia. Desta vez, depois da liberação da asa, saltou o companheiro João Luis Pitta.

No dia seguinte, novo salto, agora de um balão que levava o Ríspoli e o Valmir "Bigode" Silva.

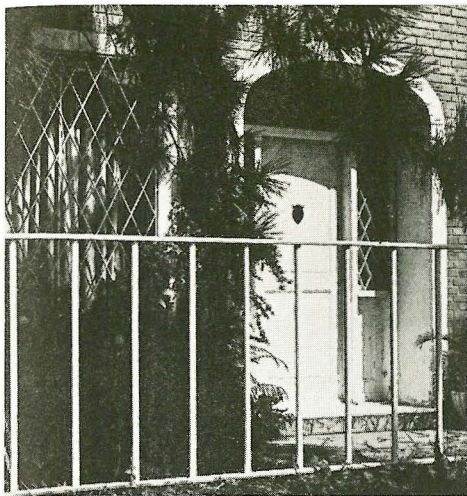
Além de informar o acontecido, pretendemos, também, levar ao co-

nhecimento das autoridades máximas de nosso esporte que os saltos, a partir de balões de ar quente, se revelam absolutamente praticáveis, mesmo os semi-automáticos. Consideramos, inclusive, oportuno o desenvolvimento de estudos para que os saltos a partir dos balões possam ser executados com maior freqüência, tendo em vista seu baixíssimo custo operacional.

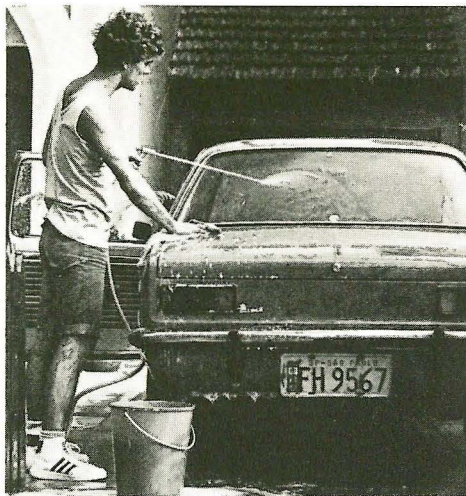
Fica aqui, também, o nosso mais sincero agradecimento ao Cláudio e a todos quantos, de uma forma ou de outra, nos deram seu apoio. Sobre tudo a esse grande desportista que é Victório Truffi.

(Condensado da publicação "Emoção em Queda Livre", maio/1981).

É mais fácil viver com um banco assim:



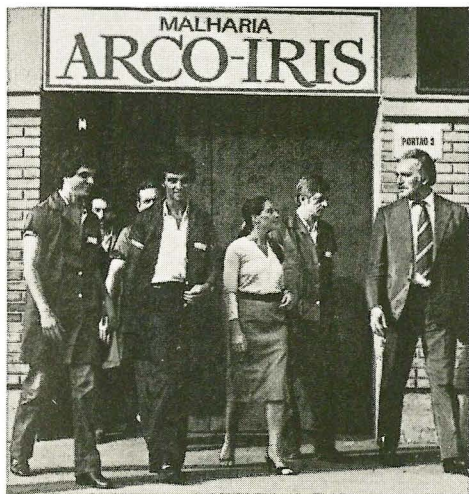
Que facilita o financiamento da casa própria.



Que também financia o carro novo, a TV colorida, o som.



Que paga as contas, os impostos e tributos.



Que financia empresas e orienta novos negócios aqui e no exterior.



Que faz todos os tipos de seguros e os investimentos mais rentáveis.



Que tem a melhor caderneta de poupança, o cheque mais especial.



E que leva tecnologia e incentivos ao homem do campo através de sua Carteira Agrícola.



Um banco assim se chama Comind.

Comind

90 anos

Banco do Commercio e Industria
de São Paulo S.A.

Experiência e confiança

É mais fácil viver com ele.

FATOS E GENTE

VARIG

O Brasil foi o primeiro comprador do A-300 (AIRBUS) a formar suas tripulações sem a interferência da AEROFORMATION.

A VARIG, primeira companhia aérea nacional a adquirir esse tipo de aeronave, já formou duas tripulações completas para pilotá-lo.

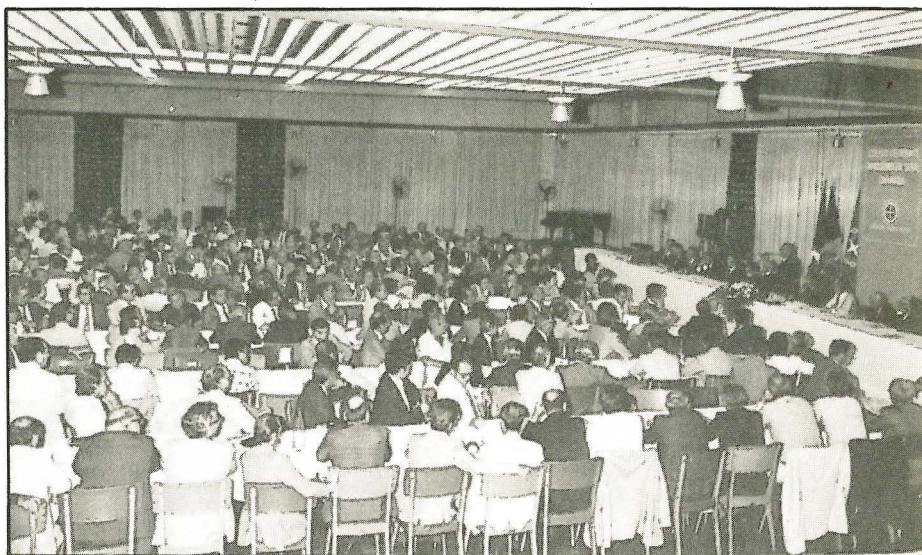
Com instrutores da CRUZEIRO, as tripulações fizeram simulador de voo em Toulouse, tendo o cheque final sido feito pelo DAC, em voo local no Brasil com credenciados pela VARIG.

Vicente Venna, o novo Gerente Comercial da Varig/Cruzeiro para São Paulo, ingressou na Varig em 6 de dezembro de 1962, no Setor de Turismo, como Emissor de Passagens, passando dois anos depois a Chefe do Setor de Emissões. Em 1971 foi promovido a Assistente da Gerência Comercial em São Paulo, cargo que ocupou até novembro do ano passado, quando foi nomeado Gerente Comercial. Formado em Administração de Empresas e Ciências Econômicas, Vicente Venna fez pelo IDORT os cursos de Relações Públicas e Administração do Pessoal, além de falar fluentemente o inglês e o espanhol.

A Varig está oferecendo mais uma opção de conforto aos seus passageiros na primeira classe dos seus DC-10/30, nos vãos para Tóquio, Los Angeles, Lima e Panamá. Trata-se da já famosa "Sleeper-Seat" (poltrona-leito), que a empresa também vem oferecendo com sucesso em todos os seus vãos para Nova York, Paris e Frankfurt, operados pelos Boeing 747-200B, e nos vãos para Miami, com os DC-10/30.



O Colégio Deliberante da Fundação Ruben Berta realizou, em Porto Alegre, sua 38ª Assembléia Geral Ordinária, elegendo, por um período de cinco anos, para a presidência, o Sr. Helio Smidt, e para a vice-presidência, o Sr. Harry Schuetz, os mesmos cargos que



João Luís Bernes de Souza, que ocupava as funções de Gerente Comercial da Varig/Cruzeiro em São Paulo, acaba de assumir a Superintendência Geral de Cargas, recentemente criada. Para o seu lugar na Gerência Comercial foi nomeado Vicente Venna.

João Luís ingressou na Varig em agosto de 1961 como Chefe de Despacho, em São Paulo. Pouco tempo depois já ocupava o cargo de Gerente de Aeroporto, em Campinas, onde permaneceu até 1967, quando foi nomeado Gerente Administrativo. Em março de 1976, João Luís foi promovido a Gerente Comercial para o Estado de São Paulo, cargo que exerceu até novembro do ano passado,

"Sleeper Seat" nos DC-10-30.

ocupam na Varig. Na ocasião, o Sr. Harry Schuetz fez uma detalhada exposição, destacando a extensão dos diversos auxílios e benefícios proporcionados pela Fundação aos funcionários da Varig, no ano de 1981, e que totalizaram Cr\$ 372 milhões em benefícios diretos (auxílios, serviço médico, restaurantes, esportes e recreações, e assistência familiar) e Cr\$ 404 milhões em benefícios indiretos (suprimentos, empréstimos, fianças, avais e outros), registrando, respectivamente, acréscimos de 98% e 110% em relação ao exercício anterior.

quando assumiu a Superintendência Geral de Cargas. Diplomado em Administração de Empresas, possui vários outros cursos de especialização.

A Varig já está operando um novo sistema de reservas, processado por computador, agora sediado no Rio de Janeiro, substituindo o anterior que era centralizado em Atlanta, nos Estados Unidos.

Através do novo sistema, chamado IRIS — Sistema Integrado de Reservas Interlines, obtém-se resposta, em menos de três segundos, em qualquer parte do mundo, às consultas sobre reservas de passageiros, individuais ou em grupos, reservas de hotéis, automóveis de aluguel, táxi aéreo doméstico e internacional. Também podem ser obtidas informações sobre os horários de vãos de praticamente todas as companhias de aviação em todo o mundo, cobrindo cerca de 30 mil cidades de origem/destino, com rápida confirmação de reservas em todas as principais congêneres, bem como acionar todas as necessidades extras dos passageiros, entre as quais refeições especiais para adultos e crianças, assistência a menores desacompanhados e a passageiros enfermos e incapacitados.



O computador da VARIG.

A partir de fevereiro, a Varig/Cruzeiro estará operando diariamente para João Pessoa, com os seus trijatos Boeing 727-100.

O voo, com escalas em Salvador e Recife, partirá do Rio às 07:00 h, chegando a João Pessoa às 11:00 h, seguindo depois para Natal e Fortaleza, de onde retornará cumprindo o mesmo itinerário.

Com esse serviço, a Varig/Cruzeiro vai facilitar também o acesso, por avião, de todos os usuários que se destinam ao Tropical Hotel Tambau, localizado numa das mais belas praias do Nordeste, incrementando, assim, o fluxo turístico para João Pessoa.

LÍDER

Pelo Ofício nº 397/PL. 4 6907, de 27 de novembro de 1981, o Departamento de Aviação Civil — Ministério da Aeronáutica — por ordem da Subchefia de Planejamento, e nos termos da Portaria nº 218/SPL de 18 de novembro de 1981, comunicou ao Diretor-Presidente da LÍDER TAXI AÉREO S.A., comandante José Afonso Assumpção, que a mesma foi reclassificada na Categoria "A", de conformidade com a Portaria nº 175/SOP, de 3/11/80.

A Categoria "A" significa que a empresa tem que ter no mínimo os seguintes requisitos considerados básicos:

- 1 — Mínimo de 100 lugares em sua frota — A Líder possui 306 lugares.
- 2 — Três aviões turbinados — A frota da Líder compõe-se de 8 jatos e 27 helicópteros.
- 3 — Capital mínimo 40 000 valores de referência — A Líder atingiu 52 030 v.r.

A reclassificação na CATEGORIA "A"

permite à LÍDER que suas aeronaves operem em todo o Território Nacional, sem restrições, entre outras vantagens.

Vale mencionar que a LÍDER é a primeira empresa de táxi aéreo a atingir este mais alto galardão concedido pelo Ministério da Aeronáutica, conseguindo, assim, uma situação privilegiada frente às 150 empresas do setor que têm apenas concessão regional para seus voos.

Em colaboração com a LÍDER, a GARRETT se propôs realizar no BRASIL Seminários que proporcionassem a oportunidade de ampla discussão dos mais importantes aspectos operacionais dos seus motores modelos TPE e TFE, objetivando uma maior difusão sobre conhecimento mecânico e operacional, bem como uma maior ênfase em todos os procedimentos que, prolongando a vida útil dos motores, permitam explorar suas totais capacidades em termos de economia, de manutenção e de performance.

Desta forma, foram organizados e realizados dois seminários: o primeiro dia 19 de outubro 1981, em SÃO PAULO, e o segundo, dia 21 de outubro 1981, em BELO HORIZONTE, ambos nas sedes da LÍDER nestas cidades.

Foram convidados a participar destes seminários os proprietários e/ou operadores de aeronaves que utilizam aqueles dois modelos de Motor GARRETT.

VOTEC

Com a união da Votec Serviços Aéreos Regionais S.A. e a Motortec Indústria Aeronáutica S.A., o Engenheiro Tor Kameyama assumiu o cargo de Diretor Superintendente das duas Empresas. O Conselho de Administração ficou assim constituído: Presidente — Cláudio Ricardo Hölk; Vice-Presidente —

Haroldo Buarque de Macedo; Vice-Presidente — Jorge Pontual; e Secretário — Tor Kameyama.

Demais membros eleitos para a Diretoria: — Carlos da Rocha Lima, Lauro Born Caldeira de Andrada e Alexandre G. Silva.

LUFTHANSA

Já implantada — e com pleno êxito — nas rotas da Lufthansa, Linhas Aéreas Alemãs, para os Estados Unidos da América, África, Austrália e Japão, a "business class", também introduzida nos voos intercontinentais da empresa para o Atlântico Sul, a partir de 1º de janeiro.

Os compartimentos B e C dos 10 Boeing 747 da Lufthansa tiveram sua configuração de assentos mudada dos dez existentes para somente nove. Foram divididos em três fileiras de três assentos cada. O espaço entre as fileiras foi aumentado de 34 para 37 polegadas, assegurando maior conforto e liberdade de movimento para o passageiro.

A "business class" — ou classe executiva — permite ao passageiro a escolha de assentos na área entre a primeira e a classe turística. Dá ainda direito à consumação de bebidas alcoólicas e ao uso dos "head fones", assim como a escolha da refeição entre dois "menus". Oferece um cardápio e um estojo de bordo.

A companhia de transportes aéreos Lufthansa vai introduzir, em 27 de março deste ano, uma singular e interessante combinação de transportes na Alemanha. É que os passageiros que chegarem ao aeroporto internacional de Frankfurt, com destino às cidades de Colônia, Duesseldorf ou Bonn, ou que, daquelas cidades se dirigirem ao aeroporto, poderão cumprir o percurso em rápidos e confortáveis trens da categoria ET 403, tão conhecidos naquele país. Será uma viagem através do Vale do Reno, a "zero de altitude", e com todo aquele conforto que a companhia oferece em seus voos internacionais.

Os "Airport Express" — assim serão chamados os trens da Lufthansa — pintados com as cores azul e amarelo da companhia alemã, serão composições de dois vagões para 127 passageiros, amplos e semelhantes aos convencionais, seguidos de um carro especial de 36 lugares, com serviço completo de bar. Todo o serviço a bordo será feito por pessoal da Lufthansa, garantindo-se, assim, conforto e qualidade à "altitude zero". E, dependendo da hora em que se realizar a viagem, serão oferecidos "breakfast", almoço frio ou jantar, sempre acompanhados de uma completa seleção de bebidas, inclusive alcoólicas, e sem qualquer despesa extra.

O uso desse transporte alternativo será somente permitido a pessoas que apresentarem uma passagem aérea válida, que não serão vendidas nem nas estações de estrada-de-ferro, nem a bordo dos próprios trens. Normalmente, a opção pelo novo transporte deve ser feita quando da reserva dos aviões. Em casos especiais ou quando a compra do bilhete se efetuar em cima da hora, será possível solicitar a complementação da via-

FATOS E GENTE

gem entre o aeroporto e as citadas cidades, desde que haja disponibilidade de lugar.

Os "Airport Express", que se vão deslocar a mais de 200 km/hora através de algumas das mais bonitas regiões do Reno, Drachenfels, Loreley e pitorescas cidades, serão operados, inicialmente, em conjunto pela Lufthansa e pela Rede Ferroviária Alemã. A empresa ferroviária, além de fornecer o equipamento e os maquinistas, ficará também com o encargo de analisar, durante um ano, se essa alternativa de transporte despertará suficiente interesse que determine sua manutenção.

BOEING

Após a realização do 1º voo, em 26 de setembro, os 767 já voaram 73 horas efetuando diversos testes.

Durante os testes, o 767 já atingiu sua velocidade de MACH.91 completamente reabastecido e com carga total. Atingiu 43 100 pés, que é a altitude máxima em que ele operará quando entrar em serviço.

Todo o equipamento eletrônico digital, radar e informações referentes à navegação

foram projetados num aparelho semelhante a uma pequena TV e foram operados com êxito em vôos diurnos e noturnos.

A Boeing criou um programa entre seus técnicos e engenheiros para pesquisar as modificações necessárias à redução do peso do Boeing 757. Foram recebidas 5 200 sugestões, das quais 1 000 já foram aproveitadas. Um simples exemplo dos resultados deste programa foi a redução de 70 kg com a substituição do material empregado nos compartimentos de bagagem de mão, onde o "fiberglass" foi substituído pelo "kevlar".

Os primeiros Boeíng 767, a serem entregues em julho de 1982, já terão uma cabina prevendo a utilização de apenas dois pilotos.

A decisão da Boeing foi tomada após consultas às companhias de aviação que inicialmente haviam encomendado os 767 com cabinas para três pilotos.

A grande maioria dos clientes do 767 deu preferência às cabinas com dois pilotos, ten-

do em vista as pesquisas realizadas pelas autoridades competentes nos Estados Unidos, que concluíram que a operação realizada com dois pilotos é tão segura quanto a realizada com três.

J. Y. Pillay, presidente da Singapore Airlines, informou à imprensa ter encomendado oito Boeing 747, com o piso superior alongado, com opção para mais dois aparelhos.

O valor da encomenda, incluindo as opções e suprimento, é de aproximadamente 1.2 bilhões de dólares.

O presidente da Singapore informou ainda que os aparelhos, a serem entregues em 1983/84, terão a classe executiva localizada no piso superior alongado, com 42 assentos, dois lavatórios e uma "galley" completa.

A 1ª classe, com 40 assentos de luxo e com 60 polegadas entre as poltronas, será localizada na parte dianteira do piso principal.

A classe econômica, com 340 assentos, terá um "pitch" de 34 polegadas.

O 747 com piso alongado, cujas primeiras entregas serão realizadas em 1983, já foi encomendado pelas Swissair, South Africa Airways e UTA, da França.

A frota total de 747 no mundo inteiro já realizou 10.5 milhões de horas de voo, cobrindo mais de 5.5 bilhões de milhas e transportando 368 milhões de passageiros.

O primeiro Boeing 767.



FATOS E GENTE

FOKKER

A Burma Airways Corporation acaba de adquirir da Fokker mais um F27 MK500. O avião irá operar em rotas domésticas, sendo utilizado também em vôos oficiais do Governo Birmanês. A Burma Airways opera, desde 1963, aviões Fokker, sendo doze F27 Friendship e três F28 Fellowship.

A Fokker já vendeu até agora 739 F27. Cerca de 160 operadoras, em 64 países, optaram por este tipo de avião. No Brasil, a TAM — Transportes Aéreos Regionais — já opera 4 Fokker F27 e a VOTEC — Serviços Aéreos Regionais S.A. — colocará brevemente em operação 3 desses aviões.

A East-West Airlines, empresa aérea doméstica australiana, sediada em Sidney, encomendou mais um Fokker F28 MK4000 Fellowship, completando assim o terceiro pedido do mesmo modelo, birreator.

Os dois primeiros Fokker F28 foram encomendados em 1980, e um programa de entregas adaptado às necessidades operacionais da Companhia resultará na introdução do primeiro F28 em março de 1983, do segundo em 1984 e do último em 1985.

Os Fokker F28, com capacidade para 80 passageiros, incorporam tanques na asa central que permitem vôos de longo alcance. Esses aviões entrarão em serviço na rede de rotas domésticas da East-West, complementando uma frota de dez aviões turboélices Fokker F27 Friendship. A East-West irá empregar também o F28 para introduzir os serviços de jato na Ilha de Norfolk.

A Ansett Transport Industries assinou, recentemente, contratos de compra de quatro Fokker F28 MK4000 Fellowship, a serem operados pela Airlines of Western Australia (AWA), em Perth.

Os dois primeiros aviões deverão ser entregues em julho e dezembro de 1982, e os dois últimos em julho e setembro de 1983. A AWA, antiga McRobertson Miller Airlines, introduziu o Fokker F28 em 1969 e atualmente tem um total de sete MK 1000 em operação.

A Airlines of Western Australia pretende substituir gradativamente essas primeiras versões do F28 por oito maiores, os MK4000.

Já foram vendidos, até agora, 190 Fokker F28 Fellowship a 46 empresas aéreas de 31 países.

O Fokker F27 é hoje um dos aviões mais econômicos do mundo. A eficiência no consumo de combustível deve-se, basicamente, a seu projeto.

Eficiência aerodinâmica, alcançada pela asa alta com motores integrados, fuselagem e nacelas mais estreitas, o uso de compostos de peso leve, e juntas metálicas, resultam na redução de peso e em bem definida superfície aerodinâmica, contribuindo para a economia de combustível do avião.

O F27, com sua capacidade em torno de 44 a 56 lugares, possibilita o aumento do fluxo de passageiros, oferecendo maior conforto, espaço, lugar para bagagem, inclusive de mão, além de estrutura necessária a um excelente serviço de bordo.

Um outro aspecto importante do Fokker F27 para operar nas regionais é a facilidade ao transporte de cargas, graças à grande porta projetada para simplificar a carga e descarga, reduzindo os custos operacionais.

A VOTEC — Serviços Aéreos Regionais S.A., acaba de adquirir da LAM — Linhas Aéreas de Moçambique, três Fokker F27.

Sendo uma das cinco empresas autori-

zadas a operar em linhas de transportes regionais, a VOTEC atende a uma extensa área territorial e de grande desenvolvimento econômico, transportando passageiros, carga e mala postal.

Cobrindo cidades das regiões Sudeste, Centro e Norte do Brasil, partindo do Rio, São Paulo, Belo Horizonte e Brasília, a VOTEC atende, com seus serviços aéreos, 8 estados: Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Norte, Pará, Maranhão e Piauí.

A VOTEC atua onde está situado um dos maiores complexos minerais do mundo, a Serra dos Carajás, ao sul do Pará, sendo um complexo potencialmente exportador de minério de ferro, gusa e produtos de aço semi-acabado. Graças a essa região, o Brasil caminha para uma posição de destaque na produção de alumínio.

Em Tucuruí, a VOTEC também participa, dando apoio à construção da hidrelétrica de Tucuruí, considerada a 4ª maior do mundo, situada no Rio Tocantins, a 300 km de Belém do Pará. A empresa atende, também, a região de Serra Pelada, importante zona de mineração de ouro.

Realizou-se em janeiro, no Hangar da MOTORTEC — Aeroporto Santos-Dumont — um coquetel para apresentação oficial do primeiro Fokker F27 MK 200 adquirido pela VOTEC — Serviços Aéreos Regionais.

O primeiro Fokker F27 da VOTEC entrou em operação também no mês de janeiro, na rota Belém/Marabá/Tucuruí, com vôos Belém/Marabá e Marabá/Belém, de quarta a sábado, e vôos diários Belém/Tucuruí e Tucuruí/Belém, com exceção de domingo.

Coquetel de apresentação do primeiro Fokker F27 adquirido pela VOTEC. Da esquerda para a direita: Alte Lucio Meira, diretor do grupo Monteiro Aranha, representante da Fokker no Brasil; Ten Brig Ar Waldir de Vasconcelos, diretor geral do DAC; Haroldo Buarque de Macedo e Jorge Pontual, diretores da VOTEC e Mário Sampaio, diretor da MULTIPLAN.



FATOS E GENTE

O Fokker F27 deverá representar junto à VOTEC um aumento de sua produtividade — custo passageiro/km — em relação aos aviões que já operava anteriormente. Assim, em 1982, a VOTEC deverá ultrapassar o número de passageiros e cargas transportados em 1981 — 55 milhões de passageiros/km e 1 184 toneladas/km de cargas.

A posição da TAM no quadro da aviação regional tem sido relevante, com expressivos índices de crescimento. Em 1980, seu crescimento foi de 61% com relação a 1979, maior que a média do setor, que ficou em 28%. Servindo a cidades dos Estados do Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Distrito Federal, num total de 23 cidades, a TAM foi a primeira das empresas regionais brasileiras a atingir a marca de 1 milhão de bilhetes vendidos, num aumento de passageiros/quilômetros de 12,5% em 1981.

Um dos fatores do sucesso da TAM é o Fokker F27 Mk600, introduzido em fevereiro de 1980 — atualmente, ela opera com 4 dessas aeronaves — que permitiu atender o crescente aumento da demanda. Após 60 dias do início das operações, a demanda cresceu 74% entre São Paulo e Araçatuba, 66% na rota para Marília, 58% na de São José do Rio Preto e 37% na de Ribeirão Preto, tendo os F27 respondido por 68% do tráfego da TAM no 1º quadrimestre de 1981.

A Fokker B.V., da Holanda, e a McDonnell Douglas Corporation, dos Estados Unidos, anunciaram o cancelamento do projeto do avião MDF-100. A decisão foi comunicada em conjunto por Frans Swarttouw, Presidente da Fokker, e por Sanford N. McDonnell, Presidente e Chefe Executivo da McDonnell Douglas.

As duas companhias vinham trabalhando no projeto do MDF-100, um avião da classe de 150 passageiros, desde maio de 1981. Segundo os dois empresários, a atual situação de crise do mercado mundial da aviação comercial, com os crescentes problemas econômicos das companhias aéreas, foi a razão fundamental para o cancelamento do projeto.

Frans Swarttouw informou que a Fokker continuará a desenvolver seus produtos atuais, o F27 e o F28, e a pesquisar projetos avançados.

Já a McDonnell Douglas permanece interessada num projeto para jato na classe de 150 passageiros e continuará a estudar as possibilidades de "joint venture" com sócios em potencial. A empresa seguirá trabalhando em possíveis derivados dos DC-9 e DC-10.

AEROSPATIALE

A Divisão Mísseis Táticos da Sociedade AEROSPATIALE já está desenvolvendo um sistema de armas antinavio, o ANS (Antinavio Supersônico), capaz de satisfazer inteiramente as necessidades futuras. Este programa será realizado numa cooperação franco-alemã com a Sociedade AEROSPATIALE, líder, e a MBB cooperando em parte integral.

As principais características do sistema de armas ANS são:

- grande capacidade de penetração através dos sistemas de defesas futuras de grandes desempenhos, graças a uma velocidade supersônica que alcança mais de Mach 2, evoluções com fatores de carga muito elevados (+ de 10 g) e chegada sobre o alvo em altitude muito baixa;
- longo alcance do míssil que, uma vez disparado, não necessita mais de ser acompanhado pelo atirador (tempo de voo curto);
- grande flexibilidade de adaptação às condições de emprego, graças à utilização de processadores digitais programáveis;
- capacidade de lançamento a partir de quaisquer tipos de navios e de aeronaves com o mínimo de adaptação.

A entrega oficial à Aeronáutica dos dois primeiros aviões TRANSALL da nova geração realizou-se no fim de 1981, na fábrica da Sociedade AEROSPATIALE de Toulouse.

Após as alocações do Senhor Roger Chevalier, Diretor Geral da AEROSPATIALE, do Engenheiro General Bousquet, Diretor Técnico das Construções Aeronáuticas, e do General de Corpo Aéreo Huguet, Major-General da Aviação, os aviões foram recepcionados pelo Serviço de Fiscalização Industrial do Armamento do Sudoeste e em seguida entregues ao cliente.

Vinte e cinco aviões dessa nova geração já foram encomendados até esta data pela Aviação Francesa. Três outros devem ser entregues à Indonésia em princípios de 1982.

As Companhias AIR FRANCE e LUFTHANSA receberam dois simuladores de sistemas de "cockpit" para BOEING 747, que foram fabricados pela AEROSPATIALE em Toulouse.

Essa atividade do Departamento Eletrônico da Divisão de Aviões iniciou-se em 1975, época em que a AEROFORMATION lhe encomendara novos "system trainers" para o avião supersônico CONCORDE.

Encorajado por esse sucesso, realizou para o A300 cerca de dez simuladores de processo, que estão atualmente em serviço em quatro continentes.

Levando-se em consideração a complexidade dos simuladores de voo ligados ao aumento dos desempenhos dos novos apa-

relhos, tornou-se necessário desenvolver, no processo de formação do pessoal navegante técnico e de manutenção, uma etapa intermediária sob forma de simuladores fixos de "cockpit" de funcionamento simplificado.

A D.G.A.C. (Direction Générale de l'Aviation Civile) acaba de conferir ao helicóptero Super Puma AS 332 L da Aerospatiale seu certificado de aprovação para voo IFR e VFR nas categorias A e B, como uma extensão do certificado de aprovação da versão AS 332 C.

Esse certificado é concedido para um peso bruto máximo de 8 350 kg. A chamada versão L esticada diferencia-se da versão C pela inserção, na parte da frente da fuselagem, de uma seção de 76,5 cm de comprimento. O volume da cabina fica assim aumentado de 11,4 m³ para 13,3 m³, permitindo 3 assentos extras (22 pas). A capacidade dos tanques estruturais colocados sob o piso também aumentou em 500 litros, elevando a resistência do aparelho no ar por quase uma hora.

O helicóptero Super Puma é dotado de dois turbomotores TURBOMECA MAKILA. É o resultado de todas as pesquisas feitas em uma tecnologia pioneira e em técnicas destinadas a satisfazer a conveniência do operador durante os próximos 20 anos com relação a segurança, velocidade, alcance e conforto.



TAM

Foi recentemente concedido à TAM — Transportes Aéreos Regionais — o troféu "Padre José de Anchieta", consagrando-a como a empresa aérea do ano de 1981, pelas suas constantes ampliações e melhorias dos serviços de transportes aéreos, servindo a 23 cidades da região Centro-Oeste do Brasil. O prêmio, outorgado a empresas e homens públicos que mais contribuíram para o desenvolvimento de São Paulo, foi entregue ao Presidente da TAM, Comandante Rolim Adolfo Amaro.

DIVERSOS

Em dezembro de 1981, a organização árabe dos satélites de telecomunicações, ARABSAT, assinou, com a ARIANESPACE, um contrato firme para o lançamento de um

FATOS E GENTE

dos satélites ARABSAT por ARIANE, em fevereiro de 1984. O sistema de comunicações ARABSAT, que fornecerá um serviço de telecomunicações e de televisão regionais e domésticas aos 22 países desta organização, é constituído de 2 satélites, sendo que o primeiro, cujo peso é de 1 165 kg., será posto em órbita por um lançador de tipo ARIANE 3, simultaneamente com outro satélite, graças ao sistema de lançamento duplo SYLDA. Este novo contrato é a continuação de duas outras encomendas firmes que a ARIANESPACE recebeu recentemente para o lançamento de dois satélites americanos.

Odilon Dockhorn, Moacyr Rubens Bittencourt, Lerenio Vasco Ferreira, Narciso Soares Pfaltzgraff, Aury Miguez Coelho, Oscar José Martins, Renato José da Silva, Elzádio Ferraz, José Calafange Castelo Branco, Carlos Alberto Silva Martins, João Maselli, Renato Orlando Bueno, Pedro Veloso Wanderley, Alcino Esteves Teixeira e Jair de Azevedo Ramos.

Encontram-se ainda na ativa somente os Brigadeiros — Intendentes Jorge Tupinacy Cavalcante e José Souza de Figueiredo.



"TURMA DOS IMORTAIS"

Os oficiais-intendentes da Aeronáutica, aspirantes de 1946, completaram 35 anos de formatura no dia 21 de dezembro de 1981.

Particularidade: todos estão vivos e com saúde, caso inédito na FAB; daí o cognome "TURMA DOS IMORTAIS".

A comemoração do evento constou de uma missa rezada pelo Padre Zacarias, na Capela do Hospital Central da Aeronáutica, e de um almoço na Churrascaria Rincão Gaúcho, na Tijuca, acompanhados os seus membros das esposas, num ambiente de intensa alegria e grande camaradagem.

Componentes da turma — Aspirantes:

Nelson de Freitas Albuquerque, Jorge Abiganem Elael, Jaúl Pires de Castro Sobrinho, Amaury Benigno Machado, Antenor Monteiro Bentim Filho, José Souza de Figueiredo, Jorge Tupinacy Cavalcante, Gilberto Toledo Silva, Acácio de Albuquerque e Castro, Sebastião de Mesquita Caldas Xexéo, Helius Petronius de Carvalho Rocha, Arthur Müller, Dalvino Camilo da Guia, Paulo

A entrega de 138 novos jatos executivos, em 1981, constitui-se em novo recorde para a Gates Learjet Corporation.

O número de 138, se comparado com os verificados em 1979 (107) e em 1980 (120), representa um incremento de 29% neste período de dois anos.

O ano de 1981 foi o 17º ano consecutivo de liderança da Gates Learjet em entregas acumuladas de jatos executivos que totalizam o expressivo número de 1 220 unidades. É o jato executivo mais vendido em todo o mundo. Das entregas realizadas em 1981, 15 foram do novíssimo modelo, o Learjet Longhorn 55, 26 Learjet das Séries 20 e 97 Learjet das Séries 30. Deste total, 99 foram entregues a clientes nos Estados Unidos e 39 para outros países, inclusive o Brasil.

Apesar da atual crise na Conjuntura Econômica Mundial, a GATES LEARJET prevê um incremento de vendas ainda maior para o ano de 1982, com ênfase especial ao modelo Longhorn 55, do qual se espera entregar 72 unidades.

A GATES LEARJET possui, hoje, cerca de 7 000 funcionários, constituindo-se no maior efetivo de sua história.

Na passagem de aniversário dos 41 anos de criação do Ministério da Aeronáutica, em 20/01/1982, o Diretor do Hospital de Força Aérea do Galeão ofereceu aos seus Oficiais um jantar de comemoração no restaurante Velho Galeão.

Entre os presentes, compondo a mesa principal, encontravam-se o Comandante Geral do Pessoal, Ten Brig Bertholino; o Diretor de Saúde, Maj Brig Braga; o Comandante da Guarnição do Galeão, Maj Brig Moreira Lima; o Comandante da Divisão Anfíbia, Contra-Almirante (FN) Olavo; além de Comandantes e Diretores das Organizações Militares do Galeão.

Em consequência dos grandes temporais que desabaram sobre todo o Rio, em dezembro último, quando causaram prejuízos de grande monta em todo o Campo dos Afonsos, o Museu Aeroespacial foi obrigado a ficar fechado todo o mês de janeiro, para recuperação e limpeza. Para se ter idéia da violência da água, basta dizer que, no salão das Velhas Garças, a água e a lama chegaram a 30 cm de altura, além de inúmeras telhas que foram arrancadas pelo vento. As Aeronaves, por sorte, nada sofreram.

Reaberto em fevereiro, o grande número de visitantes e os "Habitueés" irão ter uma grande surpresa, ao deparar com duas grandes aquisições conseguidas pelo Museu, graças à grande visão do Ministro da Aeronáutica, que autorizou a ida do diretor do Museu, Major J.M. Monteiro, a leilão de todo o acervo do Museu "Wings and Wheels", localizado no Aeroporto de Orlando, na Flórida, cujo prédio será demolido para dar lugar a uma nova pista.

Em virtude da pouca verba disponível, foram arrematadas pelo Major Monteiro, com muita habilidade, duas aeronaves de valor histórico inestimável que foram o Bebê Nieuport, idêntico aos que foram adquiridos para o Brasil em novembro de 1918 e fizeram parte do 1º lote de aviões que formaram a Arma de Aviação, posteriormente Escola de Aviação Militar. O outro foi um Caudron G.3, cuja fabricação foi iniciada em 1913.

Ambos são de uma geração de aviões que tomaram parte na 1ª Grande Guerra, sendo que o Bebê Nieuport foi, na época, um dos melhores caças da Aviação Francesa, sendo neles que se tornaram grandes ases pilotos como Guynemer e Nungesser. Chegaram no dia 31 de dezembro, semidesmontados, a bordo de um C-130 do 1º/1ª GT. É só ir lá e conferir.

No final de 1981, a SINGAPORE AIRLINES (SIA) converteu em encomenda firme as seis opções que fizera para os A300B4-200 e tomou uma opção para dois A310. Contando com os seis primeiros AIRBUS encomendados em maio de 1979, a SIA tem atualmente doze A300 B4-200, em encomenda firme, e duas opções para o

FATOS E GENTE

A310, aparelho de 210 lugares da nova geração, lançado pela AIRBUS INDUSTRIE. Três AIRBUS, denominados A300 SUPERBUS pela companhia, estão sendo explorados na rede regional da SIA, no sudeste asiático. A companhia receberá três A 300 suplementares no decorrer do ano de 1982. Quanto aos aparelhos recentemente encomendados, dois serão entregues em 1983, dois em 1984 e os dois restantes durante 1985. Os A 300 da SINGAPORE AIRLINES estão equipados com dois reatores GENERAL ELECTRIC/SNECMA CF6-50C2 e preparados para receber 246 pessoas, sendo 24 em primeira classe.

O Sr. GUSTAV RODECK, 84 anos de idade e com 55 de Brasil, nasceu em Viena, Áustria, no tempo do regime monárquico. Iniciou suas atividades na Aviação em sua terra natal, abatendo aviões, em plena juventude.

Por intromissão comunista, foi forçado a fechar sua indústria metalúrgica, tencionando fundar uma similar em Buenos Aires, na Argentina. Seu navio, porém, aportou no Rio de Janeiro, deixando-o deslumbrado com a "Cidade Maravilhosa" e ele por aqui ficou.

Trabalhou nas linhas interurbanas da extinta Companhia Telefônica Brasileira em

1932, ingressando na Panair do Brasil em 1936, tendo exercido inúmeras funções na citada companhia, em virtude de não haver, na época, especialização, como hoje.

Em 1942 foi incumbido de dar aulas de navegação a um grupo de pilotos da Pan American, bem como a tomar conta dos aparelhos de navegação e chefiar a divisão de rotas e manuais. Estagiou nos Estados Unidos da América do Norte, num curso de aperfeiçoamento, por ordem do então Presidente da Panair do Brasil, o Dr. Paulo Sampaio, antes de a empresa adquirir os "Lockheed-L-49".

Por decreto assinado na Pasta do Ministério da Aeronáutica, foi-lhe concedida a carteira de navegador número 1 civil, um privilégio que era reservado a brasileiros natos.

Pediu demissão da Panair e começou a trabalhar na VARIG, ficando até os dias atuais. Dava aulas aos oficiais em Porto Alegre, Salvador e outras bases, voando com eles para treinamento prático, tendo inclusive lecionado para cadetes no Campo dos Afonsos. Foi nomeado para o Colégio Deliberante da VARIG, sendo transferido para a Diretoria de Operações da Empresa, na assunção do Comandante Schittini que acumulava com a de Diretor de Ensino.

Condecorado com a comenda "Medalha Mérito Santos-Dumont" em 1977, agraciado também com a placa comemorativa dos 40

anos dedicados ao ensino na Aviação Civil e na Força Aérea Brasileira, e outra de reconhecimento por serviços prestados à FAB, esta em 1975.

Atingiu à incrível façanha de permanecer 35 543 horas no ar, não sendo remunerado por estas horas de voo, pois sua missão era a de colocar os comandantes na posição de comando das aeronaves.

O lançamento ARIANE "L O 4" ocorreu a 20 de dezembro de 1981 a 1 h 29 GMT. O lançador funcionou de modo perfeitamente satisfatório e colocou o satélite MARECS A e a cápsula tecnológica equipada com a experiência THESEE na órbita prevista. O funcionamento dos meios do centro espacial guianês do CNES e das estações de NATAL e ASCENSÃO foi excelente. Este lançamento, que termina o programa de desenvolvimento do lançador ARIANE, permite confirmar definitivamente sua qualificação. A estação de MALINDI adquiriu a telemetria do satélite, que é nominal, o que permite posicionar corretamente o satélite sobre sua órbita geoestacionária.

ARIANE, que deu provas de sua credibilidade e competitividade, está agora em ótima posição para conquistar uma parte importante do mercado mundial dos lançamentos nos dez próximos anos. "Os primeiros sucessos recentemente obtidos na exportação serão certamente confirmados", declarou o Ministro Francês da Pesquisa e da Tecnologia, em uma mensagem ao Presidente do Centro Nacional de Estudos Espaciais (CNES), da FRANÇA.

O Sr. Gustavo Rodeck quando agradecia a uma homenagem.





CRUZEIRO TÁXI-AÉREO

*Sua frota atual de 22 helicópteros, sendo
2 Puma SA-330 J, 4 Esquilo HB-350, 4 Bell 206B Jet Ranger III
e 12 Alouette II, trabalha exclusivamente na pesquisa de petróleo,
portanto, para o objetivo de maior prioridade do Brasil*

PIONEIRISMO - SEGURANÇA - DESEMPENHO
caracterizam nosso apoio às empresas de sísmica
CATEGORIA A - SEGURANÇA - EFICIÊNCIA
distinguem nossas operações OFF-SHORE

AV. ALMIRANTE FRONTIN, 381
RIO DE JANEIRO-RJ

THE EXECUTIVE CLASS: para quem gosta e precisa de muito espaço.



The Executive Class é a nova atração dos Boeing 747 da Varig. E que logo estará também nos DC-10-30. Nela, tudo é grande. Desde os emocionantes momentos da viagem às agradáveis surpresas do Serviço de Bordo.

As poltronas são bem mais largas e confortáveis; os corredores, mais amplos; o espaço livre é maior (quase um metro entre uma poltrona e outra).

Tudo isso para você circular, esticar as pernas, abrir o jornal, descansar.

O número de poltronas foi reduzido para apenas 30 privilegiados passageiros - um deles, você.

E por falar em você, é você quem estamos convidando para a estréia deste show.

A partir de 15 de março ele estará no ar. Reserve seu espaço na The Executive Class da Varig. Ela é ideal para quem quer espaço, conforto e requinte, além de economia.



VARIG

A maneira mais elegante e executiva de viajar.